AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

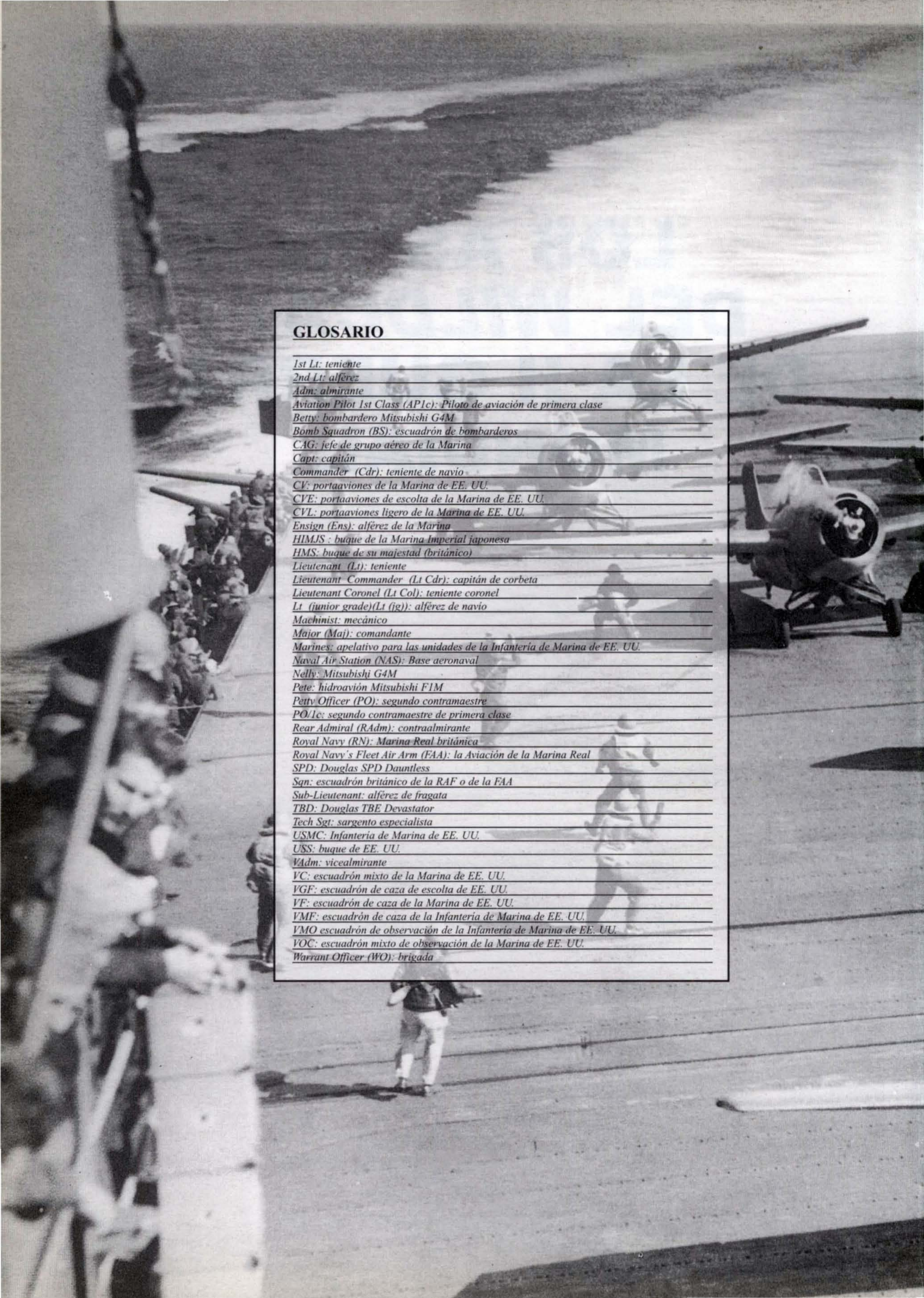
LOS ASES DEL *WILDCAT* DE LA II GUERRA MUNDIAL

Iain Wyllie

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS ASES DEL *WILDCAT* DE LA II GUERRA MUNDIAL



GLOSARIO

1st Lt: teniente
2nd Lt: alférez
Adm: almirante
Aviation Pilot 1st Class (AP1c): Piloto de aviación de primera clase
Betty: bombardero Mitsubishi G4M
Bomb Squadron (BS): escuadrón de bombarderos
CAG: jefe de grupo aéreo de la Marina
Capt: capitán
Commander (Cdr): teniente de navío
CV: portaaviones de la Marina de EE. UU.
CVE: portaaviones de escolta de la Marina de EE. UU.
CVL: portaaviones ligero de la Marina de EE. UU.
Ensign (Ens): alférez de la Marina
HIMJS : buque de la Marina Imperial japonesa
HMS: buque de su majestad (británico)
Lieutenant (Lt): teniente
Lieutenant Commander (Lt Cdr): capitán de corbeta
Lieutenant Coronel (Lt Col): teniente coronel
Lt (junior grade)(Lt (jg)): alférez de navío
Machinist: mecánico
Major (Maj): comandante
Marines: apelativo para las unidades de la Infantería de Marina de EE. UU.
Naval Air Station (NAS): Base aeronaval
Nelly: Mitsubishi G4M
Pete: hidroavión Mitsubishi F1M
Petty Officer (PO): segundo contramaestre
PO/1c: segundo contramaestre de primera clase
Rear Admiral (RAdm): contraalmirante
Royal Navy (RN): Marina Real británica
Royal Navy's Fleet Air Arm (FAA): la Aviación de la Marina Real
SPD: Douglas SPD Dauntless
Sqn: escuadrón británico de la RAF o de la FAA
Sub-Lieutenant: alférez de fragata
TBD: Douglas TBE Devastator
Tech Sgt: sargento especialista
USMC: Infanteria de Marina de EE. UU.
USS: buque de EE. UU.
VAdm: vicealmirante
VC: escuadrón mixto de la Marina de EE. UU.
VGF: escuadrón de caza de escolta de EE. UU.
VF: escuadrón de caza de la Marina de EE. UU.
VMF: escuadrón de caza de la Infanteria de Marina de EE. UU.
VMO escuadrón de observación de la Infanteria de Marina de EE. UU.
VOC: escuadrón mixto de observación de la Marina de EE. UU.
Warrant Officer (WO): brigada

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 12

LOS ASES DEL *WILDCAT* DE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta, Javier Manfredi
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Wildcat Aces of World War 2*
Perfiles de aviones de: Chris Davey, Keith Fretwell y Jonh Weal
Ilustraciones de aviones de perfil de Jon Lake
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Planos a escala de Mark Styling
Texto en inglés: Barrett Tillman
Cubierta: Iain Willie
Láminas en color: John Weal
Dibujos a escala: Mark Styling

ILUSTRACIÓN DE PORTADA

Con la precisión de un cazador, el Capt Joe Foss del VMF-121 dispara una ráfaga corta, con las seis Browning de calibre 12,7 mm de su F4F, contra un segundo Mitsubishi G4M1 *Betty* del Grupo Aeronaval de Misawa. Por debajo de él, un *Betty*, mortalmente dañado, cae al vacío cerca de Guadalcanal, otro bombardero víctima del fuego mortalmente preciso de Foss. Esta acción tuvo lugar el 18 de octubre de 1942; Foss ya había reclamado dos *Zero* derribados y un tercero dañado al comienzo de esta salida, mientras se abría paso entre los bombarderos; ya era un as y sólo llevaba nueve días en Henderson Field. (*Ilustración de portada de Iain Wyllie*)

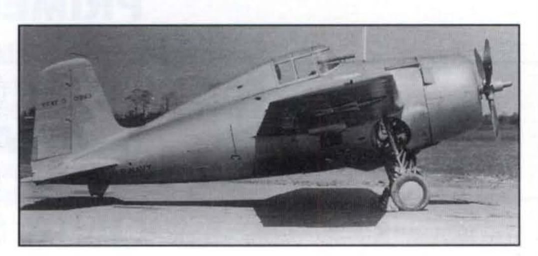
Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-304-2
D.L.: M 49404 – 1999

ÍNDICE

LA AVIACIÓN DE LA MARINA ANTES DE LA GUERRA Y LAS PRIMERAS CAMPAÑAS

El *Wildcat* fue un avión de última tecnología para su época. Dotado de un motor radial Pratt & Whitney R-1830-76, el F4F-3 era ya el tercer monoplano que entraba en servicio naval en la Marina de EE. UU. El modelo -3A, del que se fabricaron pocas unidades, disponía de un motor R-1830-90 con un compresor de dos velocidades y una fase. Ambos motores alcanzaban los 1.200 caballos de potencia y los dos modelos de aviones tenían alas rígidas (no abatibles) que montaban cuatro ametralladoras Browning de calibre 12,7 mm.



El padre de todos los *Wildcat*, el prototipo de Grumman XF4F BuNº 0383, fue modificado progresivamente durante un periodo de dos años desde la fecha de su primer vuelo, el 2 de septiembre de 1937, hasta que apareció en una configuración próxima a la que se adoptó para la fabricación del F4F-3 a finales de 1939. Esta foto en concreto muestra el avión en su fase de transición a comienzos de 1939. (*Phil Jarrett*)

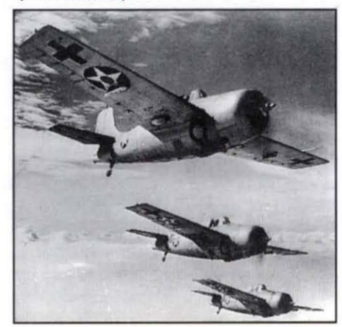
En el periodo de Pearl Harbor, la Marina disponía de siete portaaviones en servicio, con un grupo aéreo cada uno de ellos, bien organizados con cuatro escuadrones. Excepto el *Ranger* y el *Wasp*, que disponían cada uno de dos unidades de VF, cada buque transportaba dos escuadrones de Douglas SBD-2/3 *Dauntless*, un escuadrón de torpederos Douglas TBD-1 *Devastator* y un Escuadrón de Caza de F4F-3/3A. La fuerza oficial de cada unidad era de 18 aviones, además de un SBD para el CAG (jefe del grupo aéreo).

El *Wildcat* todavía era relativamente nuevo en el servicio naval. Apenas un año antes, en noviembre de 1940, el Escuadrón de Caza Cuatro había recibido la partida inicial de la fabricación de F4F-3 de la fábrica Bethpage de Grumman, en Nueva York. Sin embargo, en este periodo, la Aviación de la Marina Real (FAA) ya utilizaba sus primeros cazas realmente modernos: los modelos de exportación *Grumman* G-36A, originalmente encargados por la *Aéronavale* francesa. Cuando Alemania invadió Francia en el verano de 1940, los G-36 fueron enviados en su lugar a Gran Bretaña, donde fueron rebautizados como *Martlet I.*

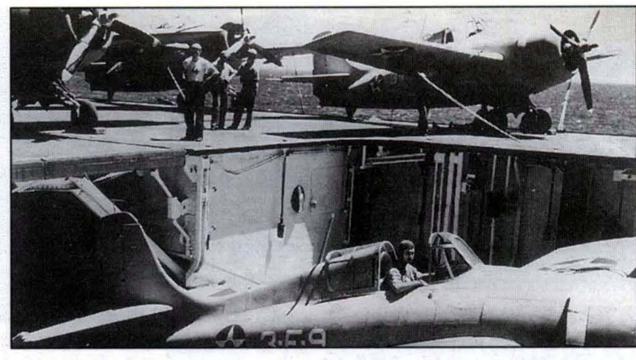
En diciembre de 1941, la Marina de EE. UU. disponía de nueve escuadrones de combate (el término *caza* es de la posguerra) y la Infantería de Marina de cuatro. De éstos, uno de la Marina y uno de la Infantería de Marina utilizaban F2A-3 *Buffalo* y el resto tenían en servicio o bien el F4F-3 o el F4F-3A, o se estaban reequipando con ellos.

En la época de Pearl Harbor, la Marina contaba con 131 *Wildcat* en los escuadrones operacionales: 103 en la Flota del Atlántico y 29 en la del Pacífico. Dos escuadrones de la Infantería de Marina en Virginia y uno en Hawai sumaban 61 F4F, mientras que otras dos docenas, más o menos, se encontraban en centros de recursos de la flota o en mandos diversos. Sin embargo, los escuadrones de F4F de la Marina se enfrentaban a un serio déficit al contar entre sus efectivos con sólo un 48% de su aviación autorizada; la producción de Grumman luchaba por ponerse al día con los pedidos. Irónicamente, la Infantería de Marina (acostumbrada durante mucho tiempo a

Tras un esfuerzo de extrema destreza manual, el primer piloto de este cuarteto anónimo de F4F-3 ha conseguido girarse él mismo con su cámara para captar *su* sección orgullosamente dispuesta en formación de escalón a su lado izquierdo. Los tres *Wildcat* llevan una poco frecuente cruz roja a lo largo de la insignia nacional, tanto en el fuselaje como en las alas. (*Phil Jarrett*)

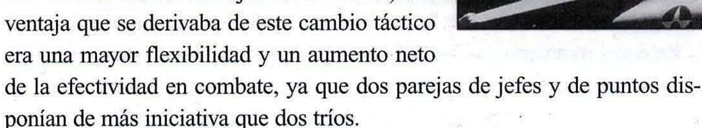


quedar relegada) poseía realmente un excedente ya que tenía un 112% de la fuerza autorizada.



Un capitán de aviación sube un 3-F-19 en el ascensor hacia la cubierta de vuelo del *Saratoga* en 1941. Otros *Wildcat* del *Fighting Three* ya habían sido fijados con puntos de sujeción y cuñas para las ruedas. En aquel momento, la dotación habitual de los escuadrones de caza de los portaaviones era de 18 aparatos y 19 ó 20 pilotos. Sin embargo, las primeras experiencias de combate demostraron rápidamente la necesidad de más F4F y, para la Batalla de Midway, esa cifra se había elevado a 27 F4F. (*Robert L. Lawson*)

En 1941, en la mayoría de los escuadrones de *Wildcat* y *Buffalo* todavía se utilizaban divisiones de seis aviones y secciones de tres aviones. Pero la experiencia de combate de Europa indicó una tendencia a las secciones de dos cazas y a las divisiones de cuatro cazas (denominadas respectivamente *patrullas* y *escuadrillas* en la Aviación del Ejército de Tierra). La ventaja que se derivaba de este cambio táctico era una mayor flexibilidad y un aumento neto de la efectividad en combate, ya que dos parejas de jefes y de puntos disponían de más iniciativa que dos tríos.

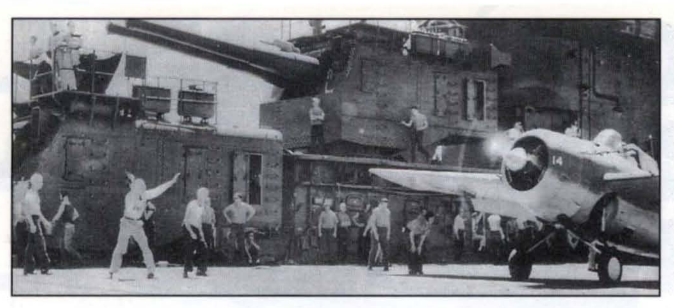


Las Campañas

El debut con EE. UU. del pequeño *Grumman* durante el periodo de guerra fue poco propicio. Aunque los *Martlet* de la FAA habían derribado aviones alemanes ya el día de Navidad de 1940, las primeras bajas de F4F en un escenario de combate con la Marina de EE. UU. se debieron al fuego propio. El *Enterprise* desvió seis F4F-3 hacia Ford Island, Pearl Harbor, durante la tarde del 7 de diciembre y las señales confusas provocaron la tragedia. Los atemorizados tiradores antiaéreos, con neurosis de guerra, abrieron fuego contra el VF-6, sin saber que iban a aterrizar sus propios aviones. En la oscuridad y en la confusión derribaron dos F4F y otros dos pilotos tuvieron que saltar en paracaídas. Tres aviadores bien preparados murieron en esta carnicería. De esta forma, comenzó la acreditación del *Wildcat* como *un guerrero de principio a fin* en la zona del Pacífico.

Mientras tanto, a través de la Línea Internacional del Meridiano de Wake Island, el VMF-211 desangró al enemigo en una acción que llegaría a ser legendaria hasta nuestros días. El *Enterprise* había enviado al escuadrón del Maj Paul Putnam sólo unos días antes y la fuerza aérea de la guarnición de Wake apenas se había establecido cuando los bombarderos enemigos atacaron. Siete *Wildcat* resultaron destruidos en tierra, quedando únicamente cinco para enfrentarse a toda la Flotilla Aérea 24ª del enemigo, procedente de las Islas Marshall. Debido a la escasez de piezas de repuesto, nunca llegó a haber más de cuatro F4F en vuelo, y sólo durante un breve espacio de tiempo. Durante los siguientes cuatro días, los aviadores de la Infantería de Marina reclamaron seis aviones enemigos: cuatro Mitsubishi G3M, más tarde denominados *Nells* por la inteligencia aliada, y un Kawanishi H6K Mavis. El Lt David Kliewer y el Tech Sgt W. J. Hamilton compartieron el primer bombardero el 9 de diciembre, al que siguieron otros dos los días 10 y 11 por medio del Capt Henry Elrod y del Lt C. P. Davidson, respectivamente. En esa fecha, el Lt J. F. Kinney alcanzó otro G3M, que consiguió escapar dejando un rastro de humo. Al día siguiente, el Capt F. C. Tharin hundió en el mar un hidroavión.

Durante las dos semanas siguientes, el VMF-211 realizó pequeños milagros bajo el mando del Lt Kinney. Aislados de cualquier posible ayuda, los *marines* combatieron a pesar de la grave escasez de bombas, munición y piezas de repuesto, e incluso, de herramientas. Aprovechando las piezas de los aparatos derribados e improvisando constantemente, el VMF-211 mantuvo una pequeña pero eficaz resistencia contra la fuerza aérea y naval del ene-



migo. A pesar de los escasos recursos, al final sólo se podía volar con dos F4F, el escuadrón de Putnam hundió dos buques y reclamó ocho aviones. El último combate aéreo tuvo lugar el día 22, cuando la aviación del portaaviones japonés atacó Wake y el Capt H. C. Freuler ordenó su interceptación. Esa misión costó la vida de un piloto y los dos F4F que quedaban. Cuando el enemigo tomó la isla en su segundo intento a la mañana siguiente, los aviadores y los mecánicos combatieron como infantería.

Esta fotografía de una acción de febrero de 1942 muestra un F4F-3 del VF-3 recibiendo las señales de despegue por parte del oficial de cubierta, que gesticula en primer plano. Todo esto sucede a bordo del USS *Lexington*, que navegaba a 580 kilómetros de Rabaul, Nueva Bretaña, en aquel momento. El *Fighting Three*, competentemente mandado por el Lt Cdr John S. Thach, estaba a punto de entrar en la historia naval al rechazar una formación de 17 bombarderos Mitsubishi G4M *Betty*, enviados para hundir su base provisional. Dos meses después de esta acción, el *Lex* perdió sus dos pesadas, pero casi inútiles, torretas de 20 cm (aquí se ven al fondo), durante una rápida reparación y recibió en su lugar cuatro cañones antiaéreos de 27 mm. (*Aeroplane*)

En aquel momento, la Flota del Pacífico de EE. UU. se había reagrupado y estaba en disposición de planear sus primeras acciones de tanteo: una serie de incursiones de ataque y retirada contra las bases del enemigo. El 1 de febrero, el *Gran E* lanzó ataques contra el atolón de Kwajalein en las Islas Marshall. Después de lanzar bombas ligeras, el VF-6 se enfrentó a los Mitsubishi A5M *Claudes* y el Lt(jg) W. F. Rawie derribó uno en un ataque frontal. Fue la primera victoria aérea de un F4F con base en un portaaviones, a la que siguió otra, aquella misma tarde, cuando los bombarderos con base en tierra acosaron la agrupación táctica del Vice Adm W. F. Halsey.

Simultáneamente, el recién llegado *Yorktown* intentó lanzar ataques contra las bases de las Islas Gillbert. La climatología adversa impidió la acción pero, pese a ello el VF-42 destruyó un hidroavión Kawanishi aquella tarde cerca de la agrupación táctica. No obstante, estos primeros éxitos quedaron compensados por las muchas bajas operacionales atribuidas tanto a la climatología adversa como a la inexperiencia de las tripulaciones aéreas.

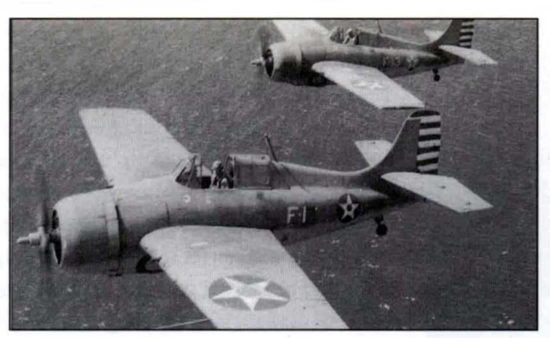
La siguiente operación fue abortada pero, irónicamente, produjo el primer héroe de la aviación naval en la guerra. El 20 de febrero, la aviación de reconocimiento japonesa localizó al *Lexington* a unas 400 millas de Rabaul, en Nueva Bretaña, preparándose para repeler a los asaltantes. Una fuerza de 17 bombarderos Mitsubishi G4M *Betty* atacó, siendo interceptada por la unidad del Lt Cdr Thach. El portaaviones del VF-3, el *Saratoga*, había sufrido daños de torpedos y estaba atracado para su reparación, de forma que había sido sustituido por el VF-2 del *Lex* que se estaba actualizando con el F4F.

Butch O'Hare es felicitado por su jefe, el Lt Cdr _Jimmy_ Thach (a la derecha). Tomada después de la misión que le supuso la Medalla de Honor al primero de ellos cerca de Rabaul, Nueva Bretaña, esta fotografía fue una de las que circuló por la Marina en aquella época. Thach y O'Hare fueron ampliamente reconocidos como dos de los mejores tiradores aéreos de la Marina antes de la guerra, y ambos demostraron su reputación en combate. Thach llegaría a ser más tarde as con el F4F en la Batalla de Midway, elevando su total a seis victorias. (_Robert L. Lawson_)



En una prolongada acción aquella tarde, el *Fighting Three* derribó a todos los incursores, excepto a dos, perdiendo un piloto y dos *Wildcat*. El Lt(jg) E. H. O'Hare se encontró en posición de interceptación pero a su punto le funcionaron mal las ametralladoras; pese a ello se lanzó en picado. En tres ataques con sus ametralladoras derribó con precisión a tres bombarderos al mar, dañando gravemente a otro, que se estrelló en su vuelo de regreso a la base, e incendiando uno más. Al reconocérsele cinco victorias en su primer combate, fue aclamado como el primer as de la Marina en la guerra. Se le otorgó la Medalla de Honor y se le ascendió inmediatamente dos grados hasta capitán de corbeta, convirtiéndose en jefe de unidad. Volvería a combatir pilotando los F6F-3 *Hellcat* a finales de 1943 y, finalmente, pereció poco después en circunstancias que todavía hoy no se han aclarado.

A comienzos de mayo, la Agrupación Táctica 17 (*Lexington* y *Yorktown*) entró en el Mar del Coral, que baña las costas de Australia por el suroeste y las de Nueva Guinea por el noroeste. El objetivo eran las bases japonesas en las Islas Salomón, tras la interceptación de un convoy de tropas enemigas dirigido hacia Port Moresby, en Nueva Guinea. De esta forma, se puso en marcha el primer duelo de portaaviones de la historia.



Una de las fotografías más famosas de todas las del F4F fue tomada en las aguas hawaianas el 10 de abril de 1942. Pilotando el *Fox One* se encontraba John S. Thach, mientras que *Butch* O'Hare vuela en formación en el F-13. El avión de Thach lleva tres banderas de victoria con el sol naciente y el de O'Hare cinco. El 20 de febrero, cuando se le reconoció el derribo de cinco *Betty*, O'Hare pilotaba el BuNº 4031, número lateral F-15. (*Robert L. Lawson*)

El día 4, el Grupo Aéreo del *Yorktown* atacó la base aeronaval de Tulagi, al norte de Guadalcanal. Se reclamaron unos 14 buques hundidos (realmente se destruyeron tres) frente a una exigua oposición aérea. Una división del VF-42 oyó las peticiones de auxilio del VT-5 y se enfrentó a un trío de hidroaviones Mitsubishi F1M *Pete*, reclamando los tres.

La Batalla del Mar del Coral, que duró dos días, comenzó el 7 de mayo y la Agrupación Táctica 17 tenía todo a su favor. A pesar de los confusos informes de exploración, un grupo de ataque, formado por 93 aviones de los dos portaaviones de EE. UU., se encontró con el grupo de protección japonés formado en torno al portaaviones ligero *Shoho*. En un ataque con fijación de objetivos, una reminiscencia de los ejercicios de instrucción anteriores a la guerra, el portaaviones recibió una lluvia de bombas y torpedos mientras sus cazas intentaban defenderlo. Los japoneses lanzaron una inútil combinación de A5M y A6M2, el primer combate entre los *Zero* y los F4F de la Marina. Los del *Yorktown* se llevaron la mejor parte, el Lt Cdr James H. Flatley, del VF-42, derribó un A5M, mientras que el Ens Walter A. Haas consiguió el primer derribo de un A6M por parte de un piloto de *Wildcat* de la Marina. A continuación, también logró un A5M. Los F4F salieron indemnes, añadiendo el VF-2 un hidroavión en su ruta hacia el blanco.

Sin embargo, aquella misma tarde los estadounidenses sufrieron un ataque. La fuerza de protección del enemigo, compuesta por los veteranos *Shokaku* y *Zuikaku* de Pearl Harbor, lanzó 27 aviones contra la Agrupación Táctica 17 según se iba poniendo el sol. Treinta F4F se lanzaron a la caza a través de la penumbra, ayudados por los controladores de radar con base en los buques, que facilitaron al Lt Cdr Paul Ramsey el contacto inicial. Las dos unidades derribaron o dañaron a 11 incursores, perdiendo un *Wildcat* y un piloto cada una.

El combate continuó al día siguiente, cuando ambas fuerzas intercambiaron ataques aéreos. Nuevamente, las unidades del *Lexington* y el *Yorktown* intentaron un ataque coordinado, pero la situación climatológica favoreció a los japoneses, cuyos portaaviones navegaban por debajo de nubes bajas. El VF-42 realizó la escolta del VT-5, manteniendo la velocidad establecida y zigzagueando por encima de los lentos TBD. Aunque fueron interceptados por los *Zero*, los F4F del *Yorktown* hicieron un buen trabajo, combatiendo con desventaja pero permitiendo que todos los *Devastator* escaparan. Sin embargo, dos SBD fueron derribados.

El Grupo Aéreo del *Lexington* no tuvo tanta suerte. Muy dispersado por las nubes, su cohesión táctica también sufrió debido a la escasa velocidad establecida por el jefe de la escolta. Al impedirse a los F4F del Lt Noel Gayler cualquier iniciativa, los *Zero* derribaron tres por un único A6M, aunque también fueron bajas el jefe del grupo aéreo y la tripulación de otro SBD. Aunque el *Shokaku* sufrió daños por las bombas, sobrevivió a aquel día. El *Lexington* no.

Sesenta y nueve aviones japoneses se encontraron con la Agrupación Táctica 17 bajo un cielo despejado, enfrentándoseles 17 *Wildcat* y 23 *Dauntles,* en una patrulla contra bombarderos torpederos a baja altitud. A pesar de las optimistas reclamaciones de los japoneses, los F4F sufrieron cuatro bajas mientras que los desfasados SBD perdieron cinco aparatos. Sin embargo, los aviadores de EE. UU. y los artilleros a bordo de los buques alcanzaron a 19 atacantes y, probablemente, salvaron al *Yorktown* de sufrir más daños por bombas. Pero el *Lexington* había resultado mortalmente herido por los torpedos aéreos y se hundió aquella noche, llevándose consigo 33 aviones al fondo del Mar del Coral.

MIDWAY

La última semana de mayo resultó ser un periodo frenético para los escuadrones de caza de la Flota del Pacífico. No sólo se estaban adaptando todavía a la última versión del *Wildcat*, sino que tenían que prepararse para una salida de emergencia desde Pearl Harbor. Para el VF-6 del *Enterprise* y para el inexperto VF-8 del *Hornet* resultó bastante difícil afrontar este cúmulo de problemas, pero el grupo aéreo completo del *Yorktown* tenía la presión añadida de una reorganización estructural completa, mientras que el *viejo Yorky* se dirigía a dique seco para reparar sus daños de combate.

Debido al gran número de bajas del Mar del Coral, la mayor parte del grupo aéreo del *Yorktown* anterior a la guerra fue destinado a tierra, siendo sustituido por los escuadrones del *Saratoga*. El Lt Cdr Thach embarcó con un grupo del VF-3, pero la mayoría de los pilotos de caza procedían del VF-42. Dispusieron de muy poco tiempo tanto para desplegarse como una nueva unidad como para aprender el funcionamiento de sus nuevos aviones.

El F4F-4 se diferenciaba en dos sentidos del *Dash Three;* poseía alas abatibles, lo que permitía aumentar la fuerza de caza hasta 27 *Wildcat* en cada portaaviones; también se aumentó su armamento de cuatro ametralladoras a seis. Sin un aumento de potencia, el nuevo *Grumman* era más lento que su predecesor y disponía de menos munición. El aumento de armamento se atribuía a una petición de la Marina Real que deseaba más potencia de fuego en el *Martlet* para poder enfrentarse a sus enemigos alemanes e italianos. A los pilotos de caza de EE. UU., acostumbrados a enfrentarse a una aviación japonesa no tan bien armada, no les gustó.

Jimmy Thach hablaba en nombre de la mayoría de los aviadores de la Marina cuando dijo que: "un piloto que no pueda acertar con cuatro ametralladoras fallará con ocho". Por lo tanto, se apoyó en un sistema táctico superior para compensar el mejor funcionamiento del *Zero*. Durante los escasos días disponibles, instruyó a los escuadrones en su *defensa de haz,* un método de apoyo mutuo. En breve se haría famosa *como el entramado de Thach.*



Los *Wildcat* del *Fighting Six* con los SBD-3 *Dauntless* se alinean en la cubierta de vuelo del *Enterprise* en mayo de 1942. La diferencia obvia de señalización del periodo posterior a Pearl Harbor es la vuelta de la insignia nacional a seis lugares (arriba y abajo de las dos alas) pero sin el centro con punto rojo. El VF-6 participó en la Batalla de Midway en junio con 27 F4F-4, el primer combate para esta versión del caza de *Grumman* con seis ametralladoras y alas abatibles. Los aviadores quedaron muy decepcionados con esta nueva versión, que resultó ser más pesada y lenta y que estaba equipada con menos munición que el F4F-3 (*Robert L. Lawson*)

Entre bastidores, en el Cuartel General de la Flota del Pacífico, se estaba evaluando una de las interceptaciones de inteligencia más importantes de la guerra: los criptólogos estadounidenses habían detectado el plan del Adm Isoroku Yamamoto para la toma del atolón de Midway, a 1.700 kilómetros al noroeste de Oahu. De esta forma, el Rear Adm Raymond Spruance partió con el *Enterprise* y el *Hornet* en la Agrupación Táctica 16, mientras que el Rear Adm Frank Jack Fletcher se mantuvo a bordo del *Yorktown* con la Agrupación Táctica 17. Se asignaron tres portaaviones de EE. UU. frente a los cuatro veteranos portaaviones del Vice Adm Chuichi Nagumo. La mayor batalla de la Guerra del Pacífico hasta la fecha determinaría el destino de Hawai.

El propio Midway estaba repleto de aviación del Ejército de Tierra, Marina e Infantería de Marina, incluyendo el VMF-221. Inicialmente equipado con el Brewster F2A-3 *Buffalo*, el escuadrón del Maj Floyd Parks tam-

bién disponía de siete F4F-3 procedentes de la Marina.

Los *Wildcat* fueron asignados a la quinta división del escuadrón bajo el mando del Capt John F. Carey ya que algunos de sus pilotos habían pilotado por lo menos este modelo en San Diego. Sin embargo, disponían de poco de este preciado tiempo para evaluar los *Grumman* recién llegados antes de que Nagumo lanzara su primer ataque en la madrugada del 4 de junio.

Alertados por el radar, Midway hizo despegar en alarma a 25 cazas justo a tiempo para interceptar los 107 bombarderos y cazas de los portaaviones del enemigo. En un desigual combate de 15 minutos, el VMF-221 quedó literalmente destrozado, perdiendo 15 cazas, entre ellos dos F4F; los *Wildcat* habían escapado con más facilidad de lo que se esperaba de ellos. La quinta división de Carey no dispuso de la posibilidad de combatir como una unidad debido a la confusión provocada por la inminente incursión aérea. En patrulla de combate aéreo al amanecer, seis de los siete F4F realizaron la patrulla hasta que se les ordenó aterrizar, aunque dos *Wildcat* no oyeron el toque de llamada. Cuando llegó el despegue en alarma, otro F4F se quedó atascado en la arena y no pudo despegar con Carey. Aunque los seis F4F operacionales se enfrentaron al enemigo, atacaron de forma poco sistemática.

A los pilotos de la Infantería de Marina se les reconocieron 10 derribos (cinco de los *Wildcat*), lo que parecía coincidir con las 10 bajas de combate japonesas. Sin embargo, parece que los tiradores de la artillería antiaérea de Midway fueron los que causaron el mayor daño y el historiador John B. Lundstrom ha determinado posteriormente que los cazas consiguieron tres derribos como mucho. Independientemente del resultado real, el VMF-221 se encontraba en ese momento definitivamente fuera de la batalla.

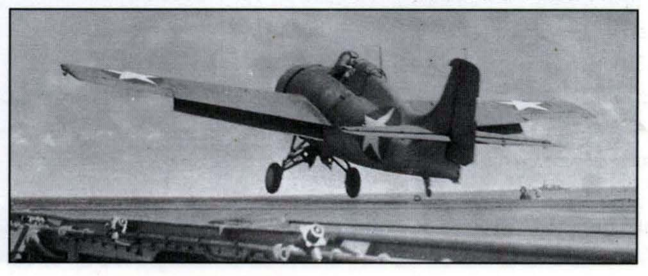
Al noreste de Midway, las dos agrupaciones tácticas de EE. UU. esperaban el anuncio de aparición de Nagumo. Una vez que se confirmó su presencia, Spruance y Fletcher lanzaron de forma independiente ataques desde los portaaviones con las fuerzas de sus cubiertas. Sin embargo, la contribución de los F4F a esta fase de la batalla quedó severamente limitada tanto por las circunstancias como por el destino.

Tras haber presenciado la capacidad de los grupos aéreos japoneses un mes antes, la plana mayor del Vice Adm Fletcher retuvo a la mayoría de los cazas del *Yorktown* para la defensa de la agrupación táctica. Thach y cinco de sus pilotos realizaron una escolta próxima al VT-3, mientras que *Bombing Three* subía de altitud, acosando a Nagumo. Los F4F estaban agotando su combustible y su suerte casi hasta el punto límite; Thach, por ejemplo, ofreció el avance de la escolta hasta 260 kilómetros.

Mientras tanto, el *Enterprise* y el *Hornet* enviaban escoltas más amplias para sus respectivos bombarderos y bombarderos torpederos, pero con pocos resultados. El Lt J. S. Gray, jefe del VF-6, se juntó sin darse cuenta con los TBD del *Hornet*. Imposibilitado para comunicarse con *Torpedo Eight*, se mantuvo por encima con sus diez *Wildcat*, informando al



El VMF-221 participó en la Batalla de Midway con 20 Brewster F2A *Buffalo* y siete *Wildcat*. Sin embargo, esta unidad sufrió graves bajas durante la mañana del 4 de junio, con 15 pilotos muertos y algunos más heridos. Este F4F-3 fue alcanzado por los *Zero* y apenas pudo volver a Midway, donde el herido piloto, Capt John F. Carey, tuvo que realizar un aterrizaje forzoso. Irónicamente, a pesar de la miserable reputación del F2A después de Midway, muchos pilotos preferían el *Buffalo* al F4F debido a que era más manejable, aunque menos estable... (*Robert L. Lawson*)



El *Fox Seven* del VF-6 despega del *Enterprise* el 18 de mayo de 1942, poco antes de que el portaaviones se dirigiera hacia Midway. Una variación con respecto a los distintivos habituales es el número siete negro bastante delante en el fuselaje, sin el habitual prefijo F. Mandado por el Lt James S. Gray durante la batalla, el VF-6 reclamó nueve aviones derribados y dos dañados. En contrapartida, sólo se perdió uno de los F4F del *Gran E*, un amaraje en el que se recuperó al piloto. (*Robert L. Lawson*)

Enterprise, mientras el VT-8 atacaba los portaaviones del enemigo sin escolta, resultando destruido. Poco después, el VT-6 también se quedó solo y sufrió bajas importantes. Al mismo tiempo, se perdieron los diez *Grumman* del VF-8 cuando su oficial al mando les hizo quedarse sin combustible mientras intentaba mantenerse con los SBD que tenían mayor radio de acción. Dos pilotos murieron en los amarajes.

Sólo los del *Yorktown* alcanzaron el objetivo intactos. Los seis F4F de Thach establecieron un combate desesperado contra un enemigo superior para proteger al VT-3 de los interceptadores japoneses. En la primera prueba de combate *del Entramado de Thach*, los pilotos del VF-3 presionaron constantemente con sus ametralladoras contra los *Zero*, siguiendo las colas los unos de los otros. De esta forma, se impidió el mejor funcionamiento del adversario y los *Wildcat* bloquearon la patrulla de combate aéreo de los japoneses, reclamando cinco derribos y dos probables frente a una baja. Pero los TBD, que volaban a 130 nudos, tenían pocas probabilidades y ninguno regresó al *Yorktown*.

Sin embargo, mientras Thach se alejaba fue testigo de un milagro en potencia. Tres portaaviones japoneses ardían hasta su destrucción, víctimas de los tres escuadrones de SBD que llegaron sin impedimentos a una altitud elevada. Haciendo un uso excepcional de cinco impagables minutos, los aviones de exploración y bombardeo del *Enterprise* y del *Yorktown* destruyeron los HIMJS *Akagi, Kaga* y *Soryu*. La batalla había dado un vuelco total.

Pero el *Hiryu* se mantenía a flote, con un grupo aéreo prácticamente intacto. Gracias al reconocimiento de los hidroaviones con base en los cruceros, los japoneses ya conocían la localización de la Agrupación Táctica 17 e, inmediatamente, enviaron 18 bombarderos Aichi D3A *Val*, escoltados por cuatro *Zero*. Fueron interceptados por una docena de *Wildcat* del VF-3 que se beneficiaron de la precisa información del radar y de un poco de ayuda de los cazas de la Agrupación Táctica 16. En unos pocos y frenéticos minutos, 11 *Vals* fueron derribados; al Lt(jg) E. S. McCuskey y al Lt(jg) A. J. Brassfield se les acreditaron tres a cada uno. Los tiradores del *Yorktown* derribaron otro bombardero pero el resto consiguió llegar, alcanzando al CV-5 tres veces. Escorándose seriamente, perdió la velocidad mínima y se hundió en el agua.

Siete F4F-4 del VF-8 del *Hornet* durante la Batalla de Midway. Los números individuales de los aviones aparecen en el fuselaje en dimensiones grandes nada habituales en la parte superior del capot del motor. Como la mayoría del Grupo Aéreo del *Hornet*, el *Fighting Eight* tuvo una actuación decepcionante durante el crucial enfrentamiento, reclamando sólo cinco victorias frente a 12 aviones y tres pilotos perdidos por diferentes causas. De esta forma, el VF-8 infligió los menores daños a los japoneses, al mismo tiempo que recibía el mayor número de bajas de los escuadrones de caza de los tres portaaviones participantes. (*Robert L. Lawson*)





El piloto de caza con mejores resultados de la Batalla de Midway fue el Lt(jg) E. Scott McCuskey del VF-3, un veterano del VF-42. El 4 de junio *Doc* McCuskey realizó dos interceptaciones, reclamando tres bombarderos *Val* de bombardeo en picado y dos cazas *Zero* mientras defendía el *Yorktown*. De esta forma, se convirtió en el mejor as de la Marina durante los primeros seis meses de la Guerra del Pacífico con 6,50 victorias. Posteriormente, añadiría ocho derribos más pilotando el F6F *Hellcat* con el nuevo VF-8 del portaaviones *Bunker Hill* del tipo Essex en 1944. (*Robert L. Lawson*)

El *Hiryu* ya estaba preparando otro ataque; diez aviones torpederos Nakajima B5N *Kate* con seis escoltas. Por aquel entonces ya escaseaban los *Zero,* puesto que tres de ellos habían sido derribados sobre el *Yorktown*.

Los portaaviones de EE. UU. también habían reordenado sus cubiertas, reforzando las patrullas de combate aéreo. Los pilotos del VF-3 embarcados se recuperaban a bordo del *Enterprise*, reabasteciéndose de combustible y de armamento, y ya estaban preparados cuando llegó el segundo ataque enemigo. El excelente control de los daños había hecho llegar al *Yorktown* hasta 19 nudos en menos de tres horas, permitiendo la reanudación de las operaciones aéreas. Sin embargo, algunos de los pilotos de Thach todavía se encontraban revisando las ruedas cuando los *Kates* descendieron en aproximaciones a gran velocidad. Con un coste de dos F4F perdidos ante los *Zero*, el VF-3 derribó cinco *Kates* y dos *Zero*, consiguiendo McCuskey un total de cinco en un día. Pero trágicamente las desgracias del VF-8 continuaron, ya que un piloto del *Hornet* fue derribado por el fuego antiaéreo propio.

A pesar de esta entusiasta defensa, algunos Nakajimas pasaron a través de las patrullas de combate aéreo y de la artillería antiaérea del buque y lanzaron dos torpedos contra el *Yorktown*. Ya era más de lo que el portaaviones podía resistir y el Capt Buckmaster ordenó *abandonar el barco*. Por lo tanto, el Vice Adm Fletcher, el oficial de mayor graduación a bordo, estaba definitivamente fuera de la batalla, por lo que pasó el mando de combate al Rear Adm Raymond Spruance, de la Agrupación Táctica 16.

Posteriormente, aquella tarde los SBD del *Enterprise* y del *Yorktown* encontraron lo que quedaba de la fuerza japonesa y hundieron rápidamente el *Hiryu*. Sin embargo, debido a la incertidumbre sobre los otros portaaviones enemigos de la zona, todos los F4F se mantuvieron en las patrullas de combate aéreo. La función de los *Wildcat* en la crucial Batalla de Midway había, esencialmente, terminado. Cuando el *Yorktown* sucumbió ante un submarino japonés en la madrugada del 7 de junio de 1942, los combates navales terminaron finalmente.

Tres nuevos ases se coronaron en Midway: Thach (6), McCuskey (16,5) y Brassfield (6,33), uniéndose a O'Hare y al Lt N. A. Gayler (5 cada uno). Además, el VF-3 y el VF-42 se quedaron con el Lt(jg) W. A. Haas con 4,83 victorias y con el Lt(jg) W. N. Leonard con 4. Por lo tanto, después de seis meses de guerra, los siete mejores pilotos de caza de la Marina de EE. UU. habían volado parcial o totalmente con el *Fighting Three*. Durante ese mismo periodo, los cinco escuadrones de caza de los portaaviones habían reclamado 113,5 victorias, repartidas de la siguiente forma:

VF-3	*Lexington, Yorktown*	50,5
VF-42	*Yorktown*	25
VF-2	*Lexington*	17
VF-6	*Enterprise*	16
VF-8	*Hornet*	5

Desgraciadamente, cuando se disolvió el VF-42 después de Midway, pasó a la historia el escuadrón de caza con más experiencia de la Marina. Sin embargo, por aquel entonces ya se había demostrado que el Mitsubishi *Zero* era superable. Al final de esta primera fase de la guerra, el nivel de intercambio de F4F y A6M era de 1,5 a 1. Seguiría siendo la cifra más alta durante el resto del año.

GUADALCANAL

A pesar de la experiencia institucional adquirida en el Mar del Coral y en Midway, algunos escuadrones de F4F todavía sabían poco del adversario. Por ejemplo, el Lt L. H. Bauer, el nuevo oficial al mando del VF-6 del *Enterprise*, señaló posteriormente que el *Zero* era un elemento desconocido para la mayoría de sus pilotos. De hecho, después del combate inicial en las Islas Salomón, el *Fighting Six* consideró la retirada de la ametralladora exterior de cada ala para aligerar el aparato y mejorar su maniobrabilidad. Este desconocimiento de la capacidad del enemigo hizo que los cazas de los portaaviones comenzaran la primera ofensiva estadounidense de la guerra completamente mal preparados; como resultado, pagaron un alto precio tanto en hombres como en aparatos.

La *Operación Watchtower* comenzó en la madrugada del 7 de agosto de 1942. Apoyando la invasión de Guadalcanal se encontraban tres portaaviones de la Flota del Pacífico: el *Saratoga*, el *Enterprise* y el *Wasp*. Entraron en combate con 108 cazas, ya que la dotación oficial en aquel momento era de 36 por escuadrón. El *Wasp* no tenía experiencia de combate, pero había enviado en dos ocasiones a los *Spitfire* de la RAF a Malta a comienzos de año y su grupo aéreo tenía la calificación nocturna, una ventaja poco habitual en aquel momento.

El mando japonés de Rabaul, Nueva Bretaña, lanzó 27 *Betty* y 17 *Zero*, además de nueve *Val* que iban a ser sacrificados más allá de su radio de acción táctico. De los 18 *Wildcat* del VF-5 y VF-6 que los interceptaron, no menos de nueve fueron derribados. Cinco *Betty* y dos A6M cayeron, además de todos los *Val*, estos últimos en combate o por falta de combustible. Sin embargo, aparte de esto, los escuadrones VF perdieron otros seis aviones por diversas causas y, en total, seis pilotos; aquél quedó como el peor día, en cuanto a bajas frente a la aviación enemiga, del F4F. También fue derribado un SBD del *Wasp*.

Retrospectivamente, las interceptaciones comenzaron de forma escasa y se desintegraron rápidamente. Al principio, había muy pocos F4F a bordo; una división fue erróneamente dirigida lejos del combate y otras fueron cogidas en desventaja táctica. Atacadas desde arriba, fueron derrotadas de forma aplastante. Aparte de esto, los estadounidenses se enfrentaban a adversarios muy cualificados. El Grupo Aéreo de Tainan contaba con los mejores ases de caza de Japón de aquel periodo; veteranos como el Petty Officer Saburo Sakai y el Petty Officer Horiyoshi Nishizawa tenían ambos muchas victorias en su haber. El hecho de que los pilotos del *Zero* reclamaran de forma optimista unos 40 derribos no disminuía en nada su impacto sobre los aviadores norteamericanos.

Entre los pilotos con más éxito del F4F durante los desembarcos se encontraba un suboficial, el mecánico Donald E. Runyon del VF-6. Anteriormente piloto de la aviación de la Marina, Runyon, de voz tímida, era considerado en general como uno de los mejores pilotos de caza de la Marina de EE. UU. Estuvo a la altura de su reputación, acreditándosele dos bombarderos el día 7 y

El mejor as del F4F de la Marina fue el mecánico Donald E. Runyon, previamente un piloto voluntario, que consiguió ocho victorias aéreas en tres combates durante el mes de agosto de 1942. El día 7, día de los primeros desembarcos en Guadalcanal, este aviador del VF-6 reclamó dos bombarderos *Aichi* D3A de bombardeo en picado, seguidos al día siguiente de un bombardero *Mitsubishi* y un *Zero*. El día 24, durante la Batalla de las Islas Salomón orientales, derribó tres *Aichi* más y un *Zero*. Ascendido posteriormente a oficial, Runyon volvió al combate en 1943 y 1944, añadiendo tres victorias más mientras pilotaba el F6F con el VF-18 desde el *Bunker Hill*. *(Robert L. Lawson)*



un *Betty* y un *Zero* el día 8. En breve, se convirtió en el principal as del F4F, una distinción que mantendría durante el resto de la guerra.

Cuando el Vice Adm Fletcher retiró sus tres portaaviones de la zona de desembarco, los *marines* de la playa quedaron sin protección aérea. Para empeorar las cosas, una fuerte fuerza terrestre japonesa atacó los buques de guerra aliados aquella noche en la desigual Batalla de la Isla de Savo. Privados de toda ayuda, los buques de transporte se marcharon con la mayor parte de su cargamento todavía a bordo. De esta forma, la 1ª División de Infantería de Marina quedó totalmente abandonada a su suerte. Sin embargo, se envió rápidamente a dos escuadrones a bordo del portaaviones de escolta *Long Island* (CVE-1), que llegó a la posición de lanzamiento el 20 de agosto. Diecinueve *Wildcat* y una docena de *Dauntless*, del VMF-223 y del VMSB-232 respectivamente, aterrizaron en Henderson Field, Guadalcanal, aquella tarde. Se convirtieron en los dueños originales del espacio de la *Fuerza Aérea de Cactus*.

El recién ascendido Maj John L. Smith no tenía experiencia de combate y muy poca en el mando, pero conformó un equipo ganador en el VMF-223. Durante los siguientes días él y sus mayoritariamente inexpertos tenientes les tomaron la medida a sus adversarios. Smith y su oficial técnico, el Capt Marion E. Carl (superviviente de Midway) se convirtieron en los primeros ases estadounidenses importantes de la II Guerra Mundial. Conjuntamente con los aviones de bombardeo y exploración del Lt Col Richard C. Mangrum, pronto comenzaron a hacer sentir su presencia entre las unidades japonesas de las Islas Salomón.

El tercer duelo de portaaviones de la guerra tuvo lugar el 24 de agosto, pero los *marines* con base en tierra también tuvieron un papel que desempeñar. Apoyados por parte del escuadrón de P-39/P-400 de la Aviación del Ejército de Tierra, los pilotos de Smith combatieron en su primer enfrentamiento importante aquella tarde. Interceptaron seis bombarderos *Kate* de bombardeo horizontal, escoltados por 15 *Zero*, en las cercanías del HIMJS *Ryujo* y, en un frenético y confuso combate, derribaron a siete incursores, perdiendo tres *Wildcat* y dos pilotos. Fue una victoria importante que demostró que los cazas de la Infantería de Marina podían hacer algo más que defenderse. Además, en este combate, Marion Carl se convirtió en el primer as de caza de la Infantería de Marina de EE. UU.; otros 120 seguirían su estela durante los tres años siguientes.

En el mar, Fletcher había destacado el *Wasp* para su reabastecimiento, pero mantenía el *Enterprise* y el *Saratoga* para enfrentarse al primer intento japonés de reforzar Guadalcanal. El combate se resolvió en las comunicaciones que, si favorecieron a alguien, fue a la fuerza del Vice Adm Nagumo con los veteranos *Shokaku* y *Zuikaku* del Mar del Coral. Las radios de poca calidad, junto con las condiciones atmosféricas, permitieron que el *Saratoga*, sin escolta, atacara y hundiera el *Ryujo* perdiendo, sin embargo, la principal amenaza.

Mientras tanto, los dos grupos aéreos japoneses tuvieron pocas dificultades para localizar sus blancos. Al final de la tarde, 27 *Val* y diez *Zero* atacaron al *Gran E*, abriéndose paso a través de no menos de los 53 *Wildcat* del VF-5 y del VF-6 embarcados. El contacto inicial por radar se estableció a unos 140

El Maj John L. Smith mandó el VMF-223, el primer escuadrón de caza en tierra de Guadalcanal. Desde el 20 de agosto hasta el 16 de octubre, se le reconocieron 19 derribos, mientras que su unidad reclamó un total de 110. A su regreso a Estados Unidos, Smith recibió la Medalla de Honor como el mejor as del país por entonces. Al final de la guerra seguía siendo el segundo mejor piloto del *Wildcat* detrás del Maj. Joe Foss. Aunque agresivo y totalmente concentrado en las misiones, a Smith se le reconoció como uno de los mejores jefes de unidades que jamás dio la Infantería de Marina. *(Robert L. Lawson)*



Según se sabe, un avión del VMF-223, este F4F-4, sigue siendo un cierto misterio. Se le ha reconocido como uno de los *Wildcat* de John L. Smith, pero el significado de las 19 banderas de victoria sigue resultando desconocido. Incluso aún más dudosa es la forma del número dos que parece haber sido modificado a partir de otro número. Los primeros escuadrones de *Wildcat* en *Cactus* asignaban normalmente aviones específicos a pilotos en concreto, pero esta práctica se perdió en última instancia, ya que el mantenimiento y las bajas obligaron a actuar de otra forma. *(Robert L. Lawson)*





Quizá la forma más peculiar de los distintivos de victorias aplicados a los *Wildcat* fueron las lápidas mortuorias del VF-6, que aparecieron al final de su ajetreado despliegue en el Pacífico, en septiembre de 1942. Cada F4F-4 a bordo del *Enterprise* llevaba este emblema, con 41 soles japoneses que representaban las reclamaciones del escuadrón desde la campaña de Guadalcanal; ciertamente, los registros indican 43 victorias desde el 7 al 24 de agosto. De forma bastante apropiada, el piloto que más contribuyó a este total, el mecánico Donald Runyon, aparece posando junto al distintivo aplicado a su *Wildcat*. Otros tres ases estuvieron con el VF-6 en un momento u otro durante esta travesía histórica: el Lt(jg) F. R. Register (6,50 derribos, también voló con el VF-5), el AP1/c L. P. Mankin (5 derribos: también estuvo con el VF-5) y el Lt A. O. Vorse, Jr. (5 derribos; voló con el VF-2 y el VF-3). *(Robert L. Lawson)*

kilómetros, un funcionamiento excelente para estos equipos, de forma que los estadounidenses dispusieron de un preaviso adecuado. En la carrera por enfrentarse a la inminente incursión, una división del VF-5 consiguió un tiempo de repostaje récord, cargando combustible y despegando nuevamente en sólo 11 minutos.

Pero la situación se complicó ya desde el principio, sobre todo debido a problemas relacionados con las comunicaciones. En 1942 la Marina de EE. UU. todavía no disponía de suficientes frecuencias de radio para controlar las funciones de búsqueda, ataque y orientación de los cazas de forma independiente unas de otras. Por consiguiente, los canales disponibles se saturaron y la información vital nunca llegó a los pilotos en vuelo.

Es más, no todos los F4F fueron capaces de entrar en combate y, a pesar de las muchas bajas, los aviadores japoneses mostraron un alto grado de profesionalidad. Alcanzaron al *Enterprise* en tres ocasiones, causando serios daños y forzando a muchos de sus aviones a repostar a bordo del *Sara* o a aterrizar en tierra. Increíblemente, un posterior grupo de ataque japonés, que se encontraba a ochenta kilómetros de la agrupación táctica de EE. UU. y podía haber acabado con el *Gran E,* inexplicablemente dio la vuelta.

Los pilotos de los *Wildcat* presentaron reclamaciones de 45 incursores derribados, mientras que los SBD y los TBF reclamaron ocho más. Aunque las pérdidas reales de los japoneses no fueron en ningún caso tan dramáticas (¡Nagumo sólo envió 37 aviones en total!), realmente, los norteamericanos derribaron o dañaron mortalmente 25 aparatos, dos tercios de los enviados contra Fletcher. El escuadrón de bombarderos completo, con nueve aviones del *Zuikaku,* se perdió en esta misión.

Uno de los aviadores estadounidenses responsable de las bajas japonesas fue Donald Runyon; a este piloto del VF-6 se le reconocieron cuatro victorias entre el 7 y el 8 de agosto. Consiguió ese mismo número total nuevamente el día 24 al reclamar tres *Val* y un *Zero*, logrando un total de ocho victorias reconocidas en sólo tres combates durante aquel mes. Ningún piloto de los portaaviones sobrepasaría su récord durante año y medio. Como muchos veteranos de las batallas de 1942, Runyon volvió al combate en 1944, añadiendo tres victorias más en su diario de vuelo, pilotando los *Hellcat.*

La Batalla de las Islas Salomón orientales confirmó muchas de las lecciones aprendidas por primera vez en el Mar del Coral y en Midway. Se reforzó la importancia crucial de la exploración y de las comunicaciones, pero la doctrina relativa a los cazas de los portaaviones siguió mejorando también a lo largo de todo el año, desarrollándose finalmente hasta el excelente sistema que se implantó en 1944. Además, el *Enterprise* y el *Saratoga* demostraron su flexibilidad para utilizar los *Wildcat* del enemigo de forma eficaz y fluida.

Las operaciones de caza desde tierra también funcionaron con mayor eficacia. Gracias a los vigilantes de las costas (responsables políticos, militares, misioneros, plantadores británicos y australianos) las alarmas previas de las incursiones aéreas japonesas facilitaron los 45 minutos que los *Wildcat* con base en tierra necesitaban para llegar a su altitud. Sin embargo, la red de vigilantes de costas quedaba limitada por la climatología adversa cuando no se podían ver los aparatos que volaban a gran altitud. Esta situación mejoró algo a comienzos de septiembre con la llegada del radar del Tercer Batallón de Defensa que se estableció en Henderson Field. Esta combinación de alarmas

previas electrónicas y humanas fue crucial para interceptar las incursiones inminentes. Y raramente escaseaban los aviones enemigos; en las tres semanas siguientes al 21 de agosto, los escuadrones japoneses, con base en tierra y en los portaaviones, atacaron las cabezas de playa de EE. UU. en diez ocasiones, con una media de más de 30 aviones en cada incursión.

Con múltiples oportunidades, Smith y su oficial técnico, el Capt Marion Carl, se convirtieron rápidamente en los primeros triples ases de las Fuerzas Armadas de EE. UU. durante la II Guerra Mundial. A pesar de que se reforzó el VMF-223 con el VMF-224 del Maj Robert E. Galer el 30 de agosto, los F4F eran casi siempre superados en número, incluso con el añadido de los *Bell* P-39 Airacobras del 67º Escuadrón de Caza de la Fuerza Aérea de EE. UU. Sin embargo, estas cifras desiguales aseguraban frecuentes combates a los *marines*. Por ejemplo, el 26 de agosto, Carl saltó a la pista de aterrizaje, puso en marcha su aparato y se enfrentó a un audaz *Zero* sobre la playa; su presa explotó delante de cientos de testigos. Probablemente, su víctima fue el Lt Junichi Sasai, un afamado jefe del *Kokutai* de Tainan que había reclamado él solo cuatro victorias el 7 de agosto.

A pesar de los combates casi constantes, se fueron haciendo mejoras progresivamente en *Cactus*. Una de las más importantes se inició a finales de agosto cuando se preparó para su utilización una explanada de hierba al este de Henderson Field. Se denominó oficialmente como *la pista de los cazas* (y, posteriormente, *caza uno*), pero familiarmente se le llamó *el pasto de las vacas,* debido a su naturaleza rural. Aparte de descargar en parte la congestión de Henderson, permitió a los escuadrones de *Wildcat* operar de forma más independiente.

Durante este mismo periodo, *Cactus* se convirtió en el inesperado receptor de otro escuadrón de caza. El 31 de agosto, una semana después del duelo de portaaviones de las Islas Salomón, el *Saratoga* fue torpedeado por un submarino japonés por segunda vez en ocho meses. Los daños no fueron graves, pero la mayoría del grupo aéreo fue a tierra mientras el gran portaaviones era reparado. Por consiguiente, el VF-5 del Lt Cdr Leroy Simpler completó un contingente de los tres ejércitos para el *Mando de Caza de Cactus*. El 11 de septiembre, el *Fighting Five* llegó con 24 *Wildcat*. Cinco semanas después sólo quedaban cuatro de estos aviones. Los ases de esta unidad eran Mark K. Bright, Hayden M. Jensen, Carlton B. Starkes y John M. Wesolowski, que consiguieron sus derribos volando sobre todo desde Guadalcanal. El único as voluntario de la Marina también salió de esta campaña: el AP1c Lee P. Mankin, que voló con el VF-5 desde el *Saratoga* y con el VF-6 desde el *Enterprise*.

Al mismo tiempo, los aviadores de la Infantería de Marina también estaban consiguiendo muchas victorias; el oficial al mando del VMF-224, Maj Bob Galer, elevó su registro por encima de la decena, al igual que el Lt Col Harold *Indian Joe* Bauer del VMF-212. Bauer, posiblemente el mejor piloto de la Infantería de Marina, consiguió realizar varias misiones *invitado* con el VMF-223 antes de que su propio escuadrón llegara obligatoriamente a Guadalcanal. Resultaba una situación irónica, ya que Carl y Bauer se habían encontrado por vez primera mientras pilotaban los F3F en el VMF-1 tres años antes. En seguida se desarrolló una rivalidad entre los dos que, sin embargo, se resolvió cuando, en el VMF-221 en San Diego en 1941, se enfrentaron con los *Brewster* F2A y, según las palabras de Carl, *fue de hombre a hombre*. El combate aéreo simulado finalizó en empate sin que ningún piloto consiguiera ventaja. Desde entonces surgió una cálida y respetuosa amistad.

El mejor día de Bauer llegó el 3 de octubre cuando, al mando de una división de la escuadrilla de Marion Carl, *el Entrenador* reclamó cuatro *Zero* confirmados y otro posiblemente derribado. Carl, que consiguió una victoria en el mismo combate, se alegró casi tanto del éxito de su amigo como el propio Bauer.

El siguiente refuerzo de cazas llegó en la forma del VMF-121 del Maj Leonard K. Davis, *el Duque,* que se presentó el 9 de octubre. Enviado desde el portaaviones de escolta *Copahee* (CVE-12), este descansado escuadrón añadió 24 muy necesarios F4F a la *Fuerza Aérea de Cactus.* El segundo de Davis iba a convertirse en el mejor as no sólo de la campaña, sino de la Infantería de Marina. El Capt Joseph J. Foss había conseguido salir de un escuadrón de reconocimiento fotográfico para entrar en los cazas e, inmediatamente, comenzó a establecer récords. Reclamó su primera victoria cuatro días después de aterrizar en Guadalcanal y se convirtió en as cinco días después de aquélla. El 25 de octubre se convirtió en el primer as en un día de la Infantería de Marina, reconociéndosele cinco *Zero* en dos misiones.

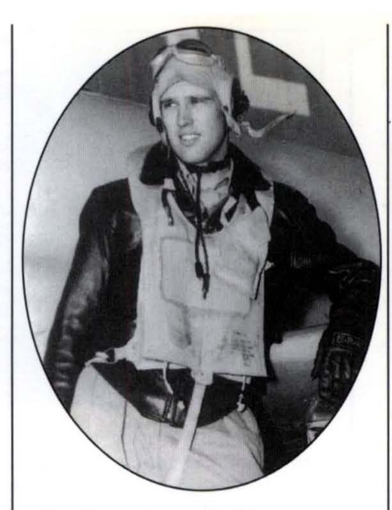
Sin embargo, a comienzos de octubre, el VMF-223 y el VMF-224 eran mayormente una fuerza desgastada y el ritmo implacable de las operaciones provocó su retirada del teatro de operaciones, a pesar de que había pocos sustitutos en la recámara. El 12 de octubre, Smith abandonó *El Canal* con 19 victorias y Carl estaba muy cerca detrás de él con 16,5. Cuatro días después, Joe Bauer hizo sentir nuevamente su presencia. El buque de EE. UU. *McFarland,* un viejo destructor que se había reconvertido en buque rápido de transporte, llegó a *Cactus* con el muy necesario armamento y combustible para la aviación. Según se trasladaba la gasolina a tierra en barcazas, nueve aviones de bombardeo en picado *Val* eludieron la patrulla de combate aéreo de los F4F, llegaron por encima y atacaron inmediatamente. Un piloto enemigo bombardeó las barcazas, que explotaron como en un géiser en llamas; la explosión también infligió daños fatales al *McFarland.*

En aquel momento, Bauer mandaba el VMF-212 hacia la pista de los cazas, después de un largo vuelo de traslado desde Espíritu Santo. Con poco combustible pero con toda la munición, *el Entrenador* demostró nuevamente a su equipo cómo había que jugar. Se lanzó en picado contra los *Val* y, abriéndose paso desde atrás hacia adelante, incendió tres sucesivamente. Sólo la escasez de combustible le impidió derribar más.

SANTA CRUZ

Las Islas de Santa Cruz, que dieron su nombre a la cuarta batalla entre portaaviones, no tenían influencia geográfica sobre la campaña de Guadalcanal. Situadas a unos 480 kilómetros al este de las Islas Salomón, estaban tan lejos de *Cactus* que, en lo que respecta a los apremiados pilotos de la Infantería de Marina de EE. UU., bien se podían haber quedado en el fondo del océano. Sin embargo, el enfrentamiento de la flota el 26 de octubre de 1942 fue una parte integral de la oscilante pugna por el control de Henderson Field. El duelo aeronaval cerca de Santa Cruz fue concebido por los japoneses para cubrir un importante intento de refuerzo de Guadalcanal. Varios aplazamientos por parte del 17º Ejército japonés retrasaron el intento general hasta el 25 de octubre. De esta forma, se había puesto el escenario para el debut de un nuevo escuadrón de *Wildcat* en el mayor teatro de operaciones de la guerra.

El *Fighting Ten* era parte del Grupo Aéreo Diez, la primera de las unidades de este tipo que entró en combate con una designación numérica en lugar de con el nombre de su buque. Sin embargo, su base, el *Enterprise*



Ampliamente reconocido como uno de los mejores aviadores de todos los tiempos, Marion E. Carl consiguió llamar la atención por vez primera como piloto de caza. Volando con el VMF-221 en Midway y con el VMF-223 en Guadalcanal, reclamó 16,5 victorias con el F4F y terminó como el tercer as del *Wildcat.* Mandó el VMF-223 en su segundo periodo de combate, añadiendo dos derribos más con el F4U-1 *Corsair* durante 1943 y 1944. Después de la guerra, Carl estableció, como teniente coronel, los récords mundiales de altitud y velocidad, realizó las primeras pruebas con aviones a reacción a bordo de los portaaviones y fue pionero de los helicópteros en la Infantería de Marina. Como ayudante de almirante realizó misiones con helicópteros y aviones a reacción en Vietnam, retirándose como general de división en 1973. *(Robert L. Lawson)*

(reparado de los daños sufridos en las Islas Salomón a finales de agosto) ciertamente no era nuevo en combate. El jefe del VF-10 era el Lt Cdr J. H. Flatley, que había combatido contra los *Zero* como piloto del *Yorktown* en el Mar del Coral. Sus *Grim Reapers* disponían de 34 *Wildcat* para entrar en combate, y éste comenzó finalmente, después de las maniobras preliminares y de una falsa alarma de ataque aéreo, en la tarde del día 25.

El *Enterprise* iba acompañado del *Hornet,* que todavía llevaba un grupo aéreo muy heterogéneo y anticuado con sólo dos de sus propios escuadrones. Su fuerza de caza estaba compuesta por 38 F4F del VF-72, mandados por el Lt Cdr H. G. Sánchez. Aunque ambos portaaviones operaban de forma independiente, el mando general lo ejercía el Rear Adm T. C. Kinkaid, que viajaba en el *Gran E.*

Como adversario estaba la Agrupación Táctica 61, compuesta por cuatro portaaviones japoneses, y mandada nuevamente por el Vice Adm Chuichi Nagumo. Santa Cruz supondría su última aparición como jefe de portaaviones. Al igual que Kinkaid, no era aviador. Sin embargo, Nagumo tenía mucha más experiencia.

La desigualdad de Santa Cruz de cuatro portaaviones frente a dos representó la mayor diferencia a la que los hombres de los portaaviones estadounidenses tendrían que enfrentarse durante la guerra. Los muy experimentados *Shokaku* y *Zuikaku* iban acompañados por el CVL *Zuiho* y por el CVL *Junyo*, este último operando como fuerza avanzada. Por lo tanto, los *hikotais* de *Zero* de Nagumo superaban a la fuerza de caza de EE. UU., los primeros con 82 *Zero* frente a 72 F4F. Al contrario que en la reciente Batalla de las Islas Salomón, no participaron cazas con base en tierra, ni siquiera de forma periférica.

Cada fuerza conocía la localización de la otra y lanzaron sus ataques aéreos de forma casi simultánea. Los japoneses fueron los primeros en salir con un ataque coordinado de 64 aparatos del *Shokaku*, el *Zuikaku* y el *Zuiho*. El primer envío del *Hornet* incluyó a dos divisiones del VF-72, escoltando a 15 aviones de bombardeo y exploración y a seis aviones torpederos. Una media hora por detrás se encontraba el contingente del *Enterprise:* 11 aviones de ataque con una barrera de ocho *Wildcat* del VF-10. Casi al mismo tiempo, el último contingente del *Hornet* abandonó la agrupación táctica, igualmente con otras dos divisiones del VF-72 (menos un F4F para un total de siete) escoltando a 18 bombarderos.

Los *Grim Reapers* del VF-10 posan delante de su marcador impresionantemente decorado en la isla sobre el *Enterprise,* al final de su primer periodo, en febrero de 1943. Al entrar en combate en octubre de 1942, el escuadrón del *Gran E* fue fundamental en la batalla de los portaaviones de Santa Cruz y en la posterior defensa de Guadalcanal. Bajo el diestro mando del Lt Cdr James H. Flatley (delante, quinto por la izquierda), los *Reapers* del primer periodo reclamaron 43 derribos y, en última instancia, produjeron diez ases. El VF-10 fue uno de los pocos escuadrones de caza de los portaaviones con tres periodos de combate y realizó travesías con los F6F *Hellcat* durante 1944, nuevamente a bordo del *Gran E* y con los F4U *Corsair* desde el *Intrepid* en 1945. (*Robert L. Lawson*)



Todavía ascendiendo en su salida, la formación del Grupo Aéreo 10 fue atacada cuando volaba a baja altura y lentamente, apenas a 90 kilómetros de la Agrupación Táctica 61. Los nueve *Zero* del *Junyo,* que escoltaban a sus propios aviones de ataque, no pudieron resistir la tentación. Iniciaron un ataque sorpresa desde arriba y por detrás del grupo del *Enterprise,* desencadenando un infierno. Un *Avenger* cayó inmediatamente y otros dos tuvieron que realizar aterrizajes forzosos debido a los graves daños sufridos. La división del Lt John Leppla, responsable de la protección de los TBF, quedó hecha añicos. Leppla, veterano del *Lexington* en el Mar del Coral, murió pronto y dos de sus compañeros de formación fueron derribados y capturados. El único piloto superviviente de la sección cuidó de su caza dañado en combate durante más de tres horas antes de regresar al *Enterprise*.

La otra división de F4F estaba estaba al mando del Lt Cdr Flatley, jefe del Fighting Ten. Evitando la primera avalancha de *Zero*, sus pilotos lanzaron los depósitos suplementarios, viraron hacia el enemigo y contraatacaron. Flatley derribó un pegajoso caza japonés para luego reagruparse.

Este confuso enfrentamiento provocó cinco bajas de EE. UU. frente a cuatro *Zero*. Un TBF superviviente tuvo que abandonar por problemas de motor, antes de que los tres *Avenger* restantes atacaran un crucero, sin resultados. Después de que un trío de *Dauntless,* de forma independiente, prácticamente fallara con otro crucero, el ataque principal del *Enterprise* había consumido su munición, consiguiendo pocos resultados en sus acciones. No había otra posibilidad que regresar a casa.

Sin embargo, sin que los aviadores de ambos bandos lo supieran, dos SBD del Enterprise habían conseguido emboscar a Nagumo al infligir daños con sus bombas en el *Zuiho*. Una cuarta parte de las cubiertas de vuelo japonesas se encontraban ya fuera de servicio.

El primer ataque del *Hornet* se encontró con la misma fuerza de superficie que atrajo a los supervivientes del *Enterprise*. Tanto las tripulaciones aéreas del VB-8 como del VS-8 no habían tenido la oportunidad de disparar contra los portaaviones del enemigo en Midway y estaban decididas a enfrentarse a los portaaviones supervivientes. Por consiguiente, los SBD pasaron sobre el dañado *Zuiho*, siguiendo hacia el norte, donde fueron recompensados con la oportunidad de bombardear el *Shokaku*. El VF-72 perdió tres F4F y a sus pilotos mientras protegía a los aviones de bombardeo en picado frente a la persistente patrulla japonesa de combate aéreo; pero el sacrificio de los *Wildcat* resultó no ser en vano. Los *Dauntless* del *Hornet* se inclinaron en picados de 70 grados y alcanzaron al *Shokaku* con tres bombas o más, dejándolo fuera de combate. Además, el crucero *Chikuma* también fue alcanzado y los *Wildcat* de Sánchez, junto con los tiradores de los SBD, derribaron al menos cinco *Zero* durante el desarrollo del combate. La diferencia en contra de los norteamericanos se reducía rápidamente.

Casi de forma simultánea, 138 aviones japoneses comenzaron a atacar entonces la Agrupación Táctica 61. Además de su ataque inicial de 64 aviones, Nagumo había organizado un segundo grupo compuesto por 19 aparatos de bombardeo en picado, 17 *Kate* y nueve *Zero*, además de una tercera oleada de 17 *Val* más, con una docena de *Zero* de escolta. Estos ataques someterían al *Enterprise* y al *Hornet* a los ataques aéreos sostenidos más prolongados que sufrieron los portaaviones de EE. UU. durante los dos primeros años de la guerra.

Aunque la mayoría de los escuadrones japoneses estaban a dos horas de vuelo de la Agrupación Táctica 61, su salida escalonada comprimió el efec-

to de sus ataques. Durante casi tres horas, los portaaviones de EE. UU. estuvieron bajo el ataque real o inminente de cinco formaciones coordinadas o independientes que sumaban en total 57 *Val*, 39 *Kate*, 42 *Zero* y tres aviones de reconocimiento.

Los *Val* del *Zuikaku* precedieron a los *Kates* del *Shokaku* en un ataque de 20 minutos que comenzó justo antes de las 09:00. Los 38 *Wildcat* embarcados eran muy pocos para enfrentarse de forma eficaz a los 40 atacantes, y mucho menos a sus *Zero* de escolta, y el problema se agravó por las deficientes comunicaciones y la situación climatológica. La primera interceptación se realizó a sólo 32 kilómetros, cuando ocho pilotos del VF-72 establecieron contacto con los *Val*. Sin embargo, los F4F volaban demasiado bajo para conseguir muy buenos resultados, por lo que perdieron tres aparatos a cambio de un trío de *Val*.

Mientras tanto, siete *Val* consiguieron disparar contra el *Hornet*. Aunque tres fueron derribados, el resto consiguió colocar tres impactos, dañando gravemente al portaaviones de un año de edad. Entonces llegaron los aviones torpederos. Sólo un piloto del *Hornet* llegó hasta los incursores a suficiente distancia como para hacer daño. Su nombre era Ens George L. Wrenn.

Separado de su jefe, Wrenn se enfrentó brevemente a los *Val* y a los *Zero* para encontrarse a continuación con los rápidos aviones torpederos *Nakajima*. Junto con otros dos F4F hizo caer al agua dos *Kate*. Luego, solo, se enfrentó a otra pareja y reclamó su derribo. Por último, con escasez de combustible y de munición y cerca de la agrupación táctica, le arrancó el ala a otro *Nakajima*. Durante la misión, Wrenn se había enfrentado a ocho enemigos y había reclamado cinco, convirtiéndose de esta forma en el único as del *Hornet*.



El Lt Stanley W.Vejtasa estableció el récord para los pilotos del *Wildcat* con siete victorias durante una misión. El 26 de octubre de 1942, durante el enfrentamiento de Santa Cruz, el aviador del VF-10 reclamó cinco *Val* y dos *Kate*, salvando posiblemente al *Enterprise* de su hundimiento. Originalmente piloto de SBD del *Yorktown* y veterano del Mar del Coral, Vejtasa había sido reclutado para los cazas por el Lt Cdr Flatley, entonces en el VF-42. Vejtasa recibió una bien merecida Cruz de la Marina por sus vuelos y su puntería en Santa Cruz. Se desconoce el significado de las banderas de victorias en este F4F, número lateral 79. *(Robert L. Lawson)*

Entre los F4F y los cañones antiaéreos, habían desbaratado la mitad del ataque de los *Kate*. Sin embargo, 11 más se separaron por la derecha, acercándose al dañado portaaviones. Los *Zero* mantuvieron a los escasos F4F disponibles lejos de los Nakajima que avanzaban a través de la débil artillería antiaérea de la barrera y, aunque los tiradores del *Hornet* derribaron cinco *Kate*, dos llegaron lo suficientemente cerca como para colocar sus torpedos contra el casco. El portaaviones perdió potencia rápidamente e, inclinándose hacia estribor, quedó inutilizado en el agua.

La presión japonesa era implacable. A continuación, aparecieron en escena los aviones de bombardeo en picado del *Shokaku,* que atacaron a las 10:15. Parecía como si la producción de un mes entero de la fábrica de Aichi hubiera llegado encima de la Agrupación Táctica 61 toda junta en el mismo momento, puesto que los pilotos del *Enterprise* combatían con los D3A de los dos enormes portaaviones japoneses. Dándose cuenta de la abundancia de blancos, algunos pilotos desconectaron dos, e incluso cuatro, de sus seis ametralladoras para conservar munición. También surgieron otros problemas, ya que los depósitos suplementarios no se soltaban, limitando aún más el funcionamiento de los F4F-4 al restringir seriamente la maniobrabilidad del avión.

La sección *Siete Rojo* del VF-10 estaba mandada por el Lt S. W. Vejtasa, más conocido como *el Sueco*. Antiguo piloto de SBD del *Yorktown*, se había unido a los *Grim Reapers* por invitación de Flatley e, inmediatamente, se puso a trabajar. Volando en círculos sobre la agrupación táctica, se enganchó a una cadena de *Val* que se dirigían hacia el *Hornet*. Rápidamente lanzó dos al agua, mientras que uno de sus compañeros se ocupó de un tercer bombardero.

Por aquel entonces, los *Kate* del *Zuikaku* habían llegado y Vejtasa arremetió también contra ellos. Separándose de su segunda sección, condujo a su

punto hasta la interceptación de 11 de los rápidos aviones torpederos según descendían sobre el *Enterprise*. La persecución de los *Nakajima*, pintados de verde, por dentro y por fuera de las nubes ya era bastante difícil, sin el peligro añadido de tener que esquivar a la artillería antiaérea propia, pero Vejtasa siguió. Durante los siguientes minutos se colocó por encima de cinco B5N y los envió ardiendo a las picadas olas grises. A continuación, y sin munición, tuvo que ver con frustración cómo dos bombas alcanzaban al *Gran E*. Después, la agrupación táctica consiguió evitar los *Val* del *Junyo* durante 20 minutos al mediodía ya que las nubes bajas impedían a los incursores concentrarse en sus ataques; la mayoría de las bombas cayeron entre el *Enterprise*, el acorazado *South Dakota* (BB-57) y el crucero ligero *San Juan* (CL-54). Debido a los combates, a los daños recibidos y a la ausencia de combustible, 11 de los 17 bombarderos no consiguieron volver al *Junyo*.

Sin embargo, esta prolongada acometida había tenido sus consecuencias para la escolta de ataque del *Hornet* que volvía. Después de un largo vuelo de ida y vuelta, en el que habían perdido tres de sus ocho F4F, los pilotos del VF-72 tenían que abrirse paso combatiendo para llegar a casa, para encontrar al final su buque incapaz de recibirles. La sección del Lt John S. Sutherland participó muy activamente y reclamó cinco derribos, incluyendo dos del propio Sutherland. Cualquiera que fuera el resultado real de los ataques de los *Wildcat*, la tercera sección del VF-72 ayudó con toda seguridad a desorganizar los ataques de bombardeo del *Junyo* contra la Agrupación Táctica 61.

El último de los ataques japoneses llegó en forma de seis *Kate* del *Junyo*. Su aparición obligó al crucero *Northampton* (CA-26) a dejar la línea de remolque del *Hornet* de forma que sus destructores de escolta se quedaron solos inmediatamente. El jefe de los japoneses colocó sus torpedos en el lado de estribor del portaaviones, pero después murió en una barrera de fuego antiaéreo, al igual que otra de sus tripulaciones. Sin embargo el daño estaba hecho. Se abandonó el *Hornet*, con una inclinación de 14 grados, de forma que éste fue rematado por los destructores japoneses que patrullaban la zona aquella noche.

En el momento en el que los pilotos supervivientes llegaron a bordo del *Enterprise*, resultaba evidente que los japoneses habían ganado la batalla. Aquella tarde los angustiados aviadores especularon sobre el destino de los compañeros de escuadrón desaparecidos. En combate, o durante las operaciones, el VF-10 y el VF-72 habían perdido un asombroso total de 23 *Wildcat* y 14 pilotos, dos de los cuales eran prisioneros. Otros 10 F4F se hundieron con el *Hornet*, elevando el número estadounidense de bajas a 80 aviones.

En total, la Agrupación Táctica 61 reclamó 115 derribos, 67 por parte de los dos grupos aéreos (56 por parte de los F4F) y 48 por parte de los artilleros a bordo de los buques. De hecho, sólo 67 aviones japoneses fueron realmente derribados y el análisis de John B. Lundstrom concluye que, cerca de la agrupación táctica de EE. UU., las bajas del enemigo se dividieron casi por igual entre las acciones de los cazas y el fuego antiaéreo. Sin embargo, otros 28 aviones japoneses se hundieron en el mar o se estrellaron por daños en combate, y cuatro más se perdieron a bordo del *Shokaku* y del *Zuikaku*, haciendo un total de 99.

Portando un número 29 negro, este F4F-4 del VMF-121 rueda sobre la superficie de hierro perforado de Guadalcanal en noviembre de 1942. Por aquel entonces, el escuadrón llevaba en *Cactus* casi un mes. La instalación es probablemente Henderson Field, teniendo en cuenta el SBD y el B-17 apenas visibles al fondo. Sin embargo, las operaciones de los F4F se habían trasladado previamente a un campo auxiliar al este de Henderson, denominado de varias formas, como "la pista de los cazas" o, más frecuentemente, "el pasto de las vacas". El clima del Pacífico Sur destiñó rápidamente los colores de los aviones, dejando una sombra más blanca que la que había originalmente. El entorno alternativamente embarrado o con polvo, junto con las escasas instalaciones de mantenimiento, hicieron que los aviones tuvieran un aspecto definitivamente lamentable. El entonces Maj Donald K. Yost, al mando del VMF-121 a comienzos de 1943, describió esta situación en los siguientes términos:
"La insignia y los distintivos brillantes que especificaban los puestos en el escuadrón con los que nuestros aviones estaban decorados anteriormente dejaron paso a números blancos o negros en el fuselaje. Incluso estos números no se podían distinguir y, normalmente, no iban en orden. Como resultado, los aviones no lograban adquirir su identidad. Al anonimato de los F4F-4 que piloté desde Guadalcanal había que añadir los parches blancos especiales para aviones, pegados sobre los numerosos agujeros de bala. Muchos aviones estaban compuestos con alas o paneles de control recuperados de aparatos destrozados y todo ello cubierto con el polvo y el barro que parecían omnipresentes en las pistas de los cazas desde las que volábamos en aquellos días". *(Robert L. Lawson)*





Un aparato del VMF-121 aterriza en Camp Kearney, posteriormente el emplazamiento de la Base Aeronaval de Miramar. Bajo el mando del Capt Leonard K. Davis, este escuadrón operó en la zona de San Diego desde marzo a agosto de 1942. Sin embargo, el mantenimiento de toda su fuerza resultó ser casi imposible debido a los casi constantes traslados de pilotos y aviones a nuevas unidades. Este escuadrón apenas alcanzó su fuerza operacional antes de embarcar para el Pacífico suroccidental. El trabajo habitual en Guadalcanal rara vez permitió que los aviones fueran asignados de forma individual después del periodo inicial de la campaña. El Maj Don Yost describió esta situación habitual: "El único incumplimiento, tácitamente permitido, de las normas de seguridad era la costumbre de pintar una pequeña bandera japonesa en el fuselaje debajo de la cabina por cada avión enemigo derribado. Sin embargo, dado que ningún avión era regularmente asignado a un individuo concreto, era el avión, más que el piloto, el que recibía los honores. Debido a la limitada disponibilidad de aviones, los pilotos utilizaban cualquier aparato que pudiera volar y que estuviera preparado para la misión. Como resultado, un piloto nuevo en su primera misión de combate podía pilotar un avión que estuviera completamente cubierto de banderas". *(Robert L. Lawson)*

En la comparación general de los cazas, el F4F superó por poco al *Zero* (15 a 13), aunque esta cifra se aproxima a la paridad si se tiene en cuenta el desgaste posterior al combate. La amplitud de los daños de combate que producen bajas de aviones nunca se puede conocer de forma precisa, pero esta comparación aproximada demuestra que los *Wildcat*, bien pilotados, se estaban haciendo fuertes frente al adversario.

Aunque tácticamente fue una victoria japonesa, la Batalla de Santa Cruz demostró ser inútil a largo plazo. La tenue toma de Guadalcanal por parte de los norteamericanos seguía inamovible y el *Hornet* fue el último portaaviones de EE. UU. hundido por un ataque desde el aire durante dos años. Es más, la Marina Imperial había perdido 145 adiestrados miembros de las tripulaciones aéreas, incluyendo a 23 experimentados mandos. Nunca serían sustituidos con su misma categoría.

El Punto Culminante de *Cactus*

Después del fracaso de las acciones de Japón de finales de octubre para tomar Guadalcanal, la fuerza estadounidense aumentó gradualmente. Entre los escuadrones de caza, los pilotos para las sustituciones individuales llegaban en pequeño número para cubrir las vacantes dentro de las unidades del frente agotadas por los combates como el VMF-121 y el VMF-223. Mientras tanto, el recién llegado VMF-112 del Maj Paul J. Fontana respetó el Día del Armisticio reclamando tres bombarderos y dos *Zero*. Añadieron nueve más al día siguiente, mientras la última crisis amenazaba Guadalcanal.

La mayoría de las historias de la Fuerza Aérea de *Cactus* han pasado por alto la contribución del VMO-251. Aparentemente un escuadrón de observación, la unidad del Maj John Hart, utilizaba F4F-4, además de las variantes de reconocimiento fotográfico *dash seven*. El 11 de noviembre, los pilotos de este escuadrón, destacados en una misión hacia *Cactus,* comenzaron a derribar aviones enemigos, siendo los dos primeros un *Zero* y un bombardero reconocidos al Maj W. R. Campbell y al 1st Lt H. A. Peters.

El 12 de noviembre los japoneses lanzaron una operación de cuatro días para reforzar la isla. Diecinueve *Betty* armados con torpedos salieron por los buques de EE. UU., que estaban descargando en Punta Kukum; este ataque fue desbaratado por 15 *Wildcat*, además de algunos cazas de la Aviación del Ejército. Diecisiete bombarderos, además de cinco *Zero*, cayeron ante los cazas y la artillería antiaérea, la mayoría por cuenta del VMF-112 y del VMF-121. Este combate a baja altura costó tres F4F, pero los buques de transporte continuaron desembarcando a las tropas.

Dos futuros poseedores de la Medalla de Honor consiguieron victorias en este combate: el Capt Joe Foss, con tres derribos, y el 2nd Lt Jeff DeBlanc, con dos, entre un total de 23 reclamaciones. La suya fue una contribución digna al día más intenso de combates aéreos de la Infantería de Marina en el primer año de la guerra.

La batalla continuó en Ironbottom Sound aquella noche. Una fuerza inferior de destructores-cruceros estadounidenses se enfrentó a los acorazados y a otros buques de guerra japoneses, impidiendo los bombardeos contra Henderson Field. Cinco buques de la Marina de EE. UU. resultaron hundidos, al igual que dos destructores japoneses y un acorazado que resultó gravemente dañado.

El nebuloso amanecer del día 13 mostró al IJNS *Hiei* inmovilizado y a un

alcance fácil desde Henderson, por lo que se enviaron los TBF y los SBD para acabar con él. Entre las 06:30 y las 08:30 se dispersó a los ocho *Zero* que lo defendían; aparatos de los tres escuadrones de *Wildcat* derribaron a tres frente a la pérdida de un solo F4F, aunque su piloto se salvó.

Mientras tanto, el *Enterprise* había vuelto a la zona y envió refuerzos a *Cactus*. Seis *Grim Reapers* llegaron con nueve *Avenger* del VT-10 a tiempo para celebrar el hundimiento del *Hiei* y para interceptar a los buques de transporte de tropas y al grupo de bombardeo japoneses, que se dirigían rápidamente hacia Guadalcanal.

Cactus fue bombardeado aquella noche, pero la mayoría de los proyectiles cayeron en la pista de los cazas. Dos F4F resultaron destruidos y 15 dañados, pero al amanecer del día 14 todavía había 11 *Wildcat* operativos, además de 10 cazas del Ejército. Todos eran necesarios ya que una fuerte patrulla de combate aéreo de *Zero* se mantenía sobre los 11 buques de transporte de tropas que se dirigían hacia la costa norte de Guadalcanal. Los estadounidenses no podían, de ninguna forma, permitir que llegaran más tropas enemigas a tierra.

Mientras los *Wildcat* del VF-10 y los de la Infantería de Marina combatían contra los *Zero* y los hidroaviones sobre el convoy, el *Enterprise* envió más aviación. Después del hundimiento del crucero *Kinugasa*, los SBD y los F4F con base en el portaaviones aterrizaron en tierra. El *Gran E* se quedó con 18 *Wildcat* para su propia protección; sin embargo, el equilibrio de todo el Grupo Aéreo Diez estaba completamente comprometido en *Cactus*.

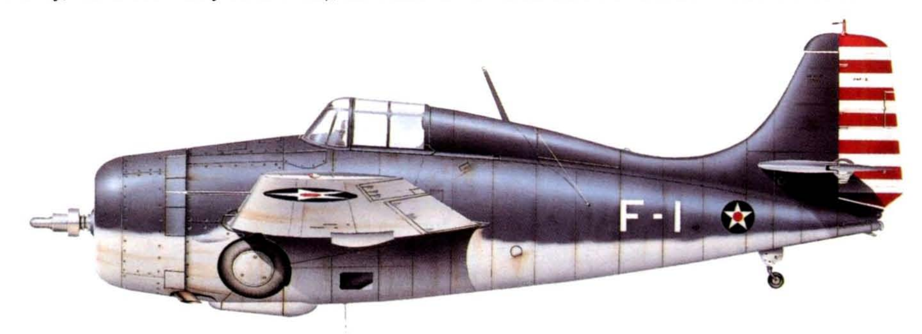
El Lt Col Joe Bauer, por entonces en el Cuartel General del Mando de Cazas, mantuvo la inactividad todo lo que pudo. Quizá en ningún otro sitio del Pacífico tantos mandos de caza expertos trabajaron tan cerca los unos de los otros. Volando junto con Bauer estaban Duke Davis y Joe Foss del VMF-121, además de Jim Flatley del VF-10. Después de supervisar las casi constantes misiones que despegaban para derribar a los aviones de transporte japoneses, Bauer decidió echar un vistazo él mismo. Aquella tarde desapareció en una misión de ataque y, finalmente, recibió una Medalla de Honor póstuma. Su mención decía: "Su intrépido espíritu de combate y su distinguida capacidad como mando y como aviador, ejemplificados en el espléndido registro de victorias aéreas, fueron factores vitales para las victoriosas operaciones de la Zona del Pacífico Sur".

Siete de los buques de transporte del Rear Adm Tanaka fueron hundidos o retrocedieron en su carrera hacia Guadalcanal. En el día más intenso de la actividad aérea hasta la fecha, *Cactus* realizó 86 salidas de bombarderos del Ejército, la Marina y la Infantería de Marina, además de 42 *Wildcat*. De entre estos últimos, el VMF-112 participó muy activamente. Sin embargo, los pilotos de caza del *Enterprise* también se hicieron oír, incluyendo el temible equipo del Lt Jock Sutherland y del Lt(jg) Henry Carey, los dos veteranos de Midway y de Santa Cruz.

A cambio de 30 aviones enemigos reclamados como derribos, la *Fuerza Aérea de Cactus* perdió dos F4F y cinco SBD. Las reclamaciones de los japoneses igualaban al total de EE. UU., mientras que sus propias bajas fueron de 12 *Zero* y tres hidroaviones.

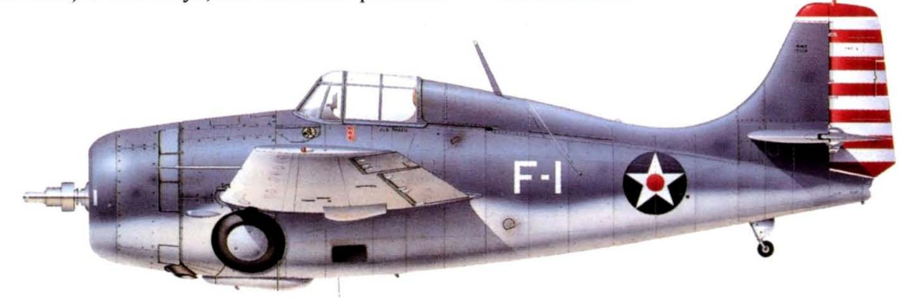
Cuando los cuatro buques de transporte supervivientes llegaron a la playa en la mañana del día 15, la campaña de Guadalcanal alcanzó su punto máximo. Los combates aéreos se redujeron rápidamente ya que aquel día sólo se produjeron dos combates con unas reclamaciones por parte del VF-10 y del VMF-121 de ocho aparatos entre ambos. De hecho, no se presentarían más reclamaciones de victorias de la Marina hasta finales de enero.

Esta sección de 12 páginas presenta los perfiles de muchos de los aviones dirigidos por los pilotos de elite de la Marina y la Infantería de Marina de EE. UU., además de muchos aviadores navales notables de la Aviación de la Flota. Todas las láminas han sido especialmente diseñadas para este volumen y los dibujantes (Chris Davey, Keith Fretwell y John Weal), así como el ilustrador de los personajes (Mike Chappell), han realizado un gran esfuerzo para mostrar los aviones y sus pilotos de la forma más precisa posible, después de una investigación en profundidad. Se presentan los aparatos de ases que no habían sido ilustrados anteriormente en color junto con representaciones precisas de los *Wildcat* más famosos de la II Guerra Mundial.



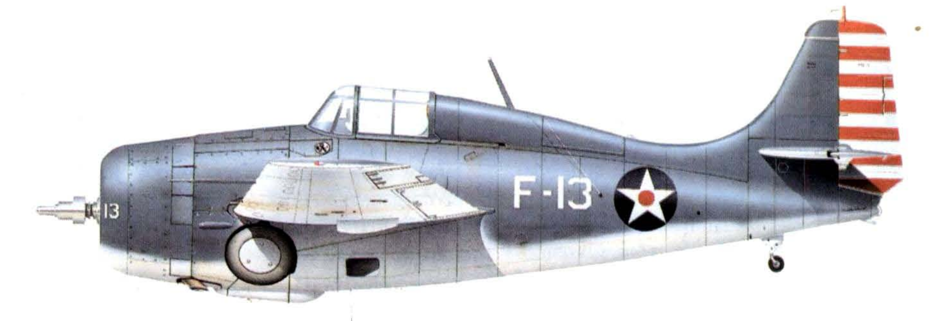
1
F4F-3 blanco F-1, pilotado por el Lt Cdr Paul H. *(Hubert)* Ramsey, oficial al mando del VF-2, USS *Lexington*, 7 de mayo de 1942

Ramsey utilizó este avión para conseguir sus dos primeras victorias, dos *Zero* derribados el 7 de mayo de 1942 (reclamó un tercero como probable). Resulta poco frecuente porque mantiene la diminuta insignia nacional bastante atrás en la parte posterior del fuselaje en una época en la que ya se utilizaba ampliamente un diseño más grande. Ramsey reclamó un Bf 109 (realmente un *Zero*) el 8 de mayo, con otro como probable. Más tarde llegaría a ser oficial al mando del Grupo de Sustitución de Portaaviones 11. El VF-2 consiguió 16 derribos, todos entre el 7 y el 8 de mayo de 1942. Al igual que la mayoría de los aviones que operaban en la zona de combate, este F4F-3 había abreviado su código en el fuselaje a 2-F-1 (que indicaba el primer avión de la segunda unidad de caza), retirando la identificación del escuadrón.



2
F4F-3 BuN° 3976/blanco F-1, pilotado por el Lt John Smith *(Jimmy)* Thach, oficial al mando del VF-3, USS *Lexington*, 10 de abril de 1942

En el momento de estallar la guerra, el VF-3 disponía únicamente de diez F4F-3 (además de uno prestado de la NAS de San Diego) frente a una estructura prevista para 18 después de haberse transformado a partir del Brewster F2A-2 en agosto de 1941. *Jimmy* Thach, que salió de la Academia de la Marina en 1927, había llegado al VF-3 como oficial tirador en junio de 1939, mandando el victorioso equipo que consiguió el trofeo de tiro de la Flota para el VF-3 antes de convertirse en segundo jefe y, finalmente, en jefe del escuadrón en diciembre de 1940. Thach pilotaba este avión el 20 de febrero de 1942 cuando él y su punto derribaron un hidroavión Kawanishi que amenazaba a la agrupación táctica del portaaviones; también fue pilotado por el Lt Noel A. M. Gayler cuando éste derribó un G4M aquel mismo día más tarde. Thach derribó él mismo un G4M mientras pilotaba el F-13, y dañó otro, obteniendo la Medalla de Honor por sus hazañas del 20 de febrero. Este avión fue decorado con tres banderas japonesas y con la peculiar insignia del VF-3 de *Félix el Gato*. También tiene una demarcación elevada del camuflaje, habitual en aviones de la primera época, de color gris azulado/gris claro que casi no se reflejaba, y el número de código repetido en ambos lados del capot, de acuerdo con la normativa. Este avión se perdió estando en servicio con el VF-2 durante la Batalla del Mar del Coral.



3

F4F-3 BuNº 3986/blanco F-13, pilotado por el Lt Edward H. O'Hare, VF-3, USS *Lexington*, 10 de abril de 1942

Pilotado por O'Hare durante la histórica misión fotográfica con Thach del 10 de abril de 1942, el F-13 había participado en muchas acciones durante la campaña de Bougainville. Por ejemplo, el 20 de febrero fue pilotado tanto por Thach como por el Lt Noel Gayler y el Lt Lee Haynes, consiguiendo Thach 1,5 derribos. Este F4F lleva los distintivos habituales de aquel periodo, con bandas rojas y blancas en el timón, sólo a la derecha de la línea central principal, y con una insignia nacional de tamaño medio. Las bandas rojas del timón y el punto central se retiraron el 15 de mayo de 1942, mientras que los códigos blancos fueron sustituidos de forma más lenta por códigos negros desde finales de 1941. Se perdió estando en servicio con el VF-2 en el Mar del Coral.



4

F4F-4 BuNº 5192/negro F-12, pilotado por el Lt James Julian *(Pug)* Sutherland, VF-5, USS *Saratoga*, 7 de agosto de 1942

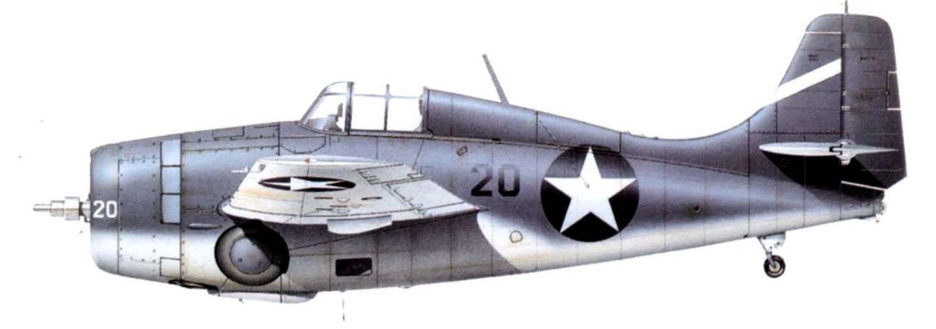
Sutherland utilizó este avión para derribar los dos primeros aviones japoneses de la campaña de Guadalcanal, volando desde el USS *Saratoga*. Después de derribar una pareja de bombarderos enemigos, él mismo fue derribado por el PO1/c *Sakai Saburo* del Grupo Aéreo de Tainan. El avión fue declarado oficialmente destruido el 30 de septiembre, más de un mes después de que se perdiera. Sutherland tuvo que esperar hasta 1945 cuando (entonces ya teniente de navío) derribó una pareja de *Tony* y un *Zeke*. No era habitual que los *Wildcat* del VF-5 mantuvieran la designación de código F durante más tiempo que otros escuadrones ni que colocaran apodos en letra negra debajo de la separación de la cúpula. Este F-12 perteneció realmente al Ens Mortimer C. (*Junior*) Kleinmann.



5

F4F-3A BuNº 3914/negro F-14, pilotado por el Lt Wilmer E (*Bill*) Rawie, VF-6, USS *Enterprise*, 1 de febrero de 1942

En este F4F, *Bill* Rawie consiguió el primer derribo de la Marina en la Guerra del Pacífico, al derribar un Mitsubishi A5M4 pilotado por el Lt Kurakane Akira, del Grupo Aéreo de Chitose, sobre la isla de Taroa, en la cadena de las Islas Marshall; consiguió otro tercio de derribo el 4 de junio de 1942.



6
F4F-4 BuNº 5075/negro 20, pilotado por el Machinist Donald Eugene Runyon, VF-6, USS *Enterprise*, 24 de agosto de 1942

Uno de los mejores pilotos voluntarios de la aviación naval de la Marina de EE. UU. y, originalmente, uno de los 16 *Fighting Chiefs* del VF-2, Don Runyon consiguió ocho derribos con el VF-6. Añadió tres más a su cuenta después de su ascenso a Lt(jg) y de prestar sus servicios con el VF-18. Este avión fue fabricado en Long Island y se entregó a la Marina el 10 de febrero de 1942, siendo asignado al VF-8 el 1 de abril. Participó en la Incursión contra Tokio y en la Batalla de Midway, y fue transferido al VF-5 el 25 de agosto, donde se convirtió en negro 38. Fue destruido por los bombardeos del enemigo contra Henderson Field el 15 de octubre. El avión lleva la franja para oficiales de señales de aterrizaje (OST) en la parte izquierda del plano de deriva para que los OST pudieran determinar la altitud de aproximación.



7
F4F-4 negro 9 F-1, pilotado por el Lt Cdr John Raby, VF-9, USS *Ranger*, *Operación Torch*, noviembre de 1942

Aparte del característico anillo amarillo alrededor de la insignia nacional colocado para la *Operación Torch*, este F4F-4 lleva, por otra parte, los distintivos habituales. La mayoría de los pilotos de Raby tenían muy poca experiencia, muchos de ellos tenían menos de 25 aterrizajes en portaaviones. Desgraciadamente para ellos, se enfrentaron a algunos pilotos de caza franceses muy experimentados, algunos de los cuales habían llegado a ser incluso ases durante la Batalla de Francia. Es más, el *Curtiss Hawk 75* era más ágil que el F4F-4 y los franceses de Vichy tenían la ventaja de volar sobre su propio territorio. No obstante, la *Operación Torch* proporcionó un terreno de instrucción relativamente barato para los pilotos de los F4F. El propio Raby derribó un Leo 45 y un *Curtiss Hawk,* reclamando un segundo *Hawk* como probable.



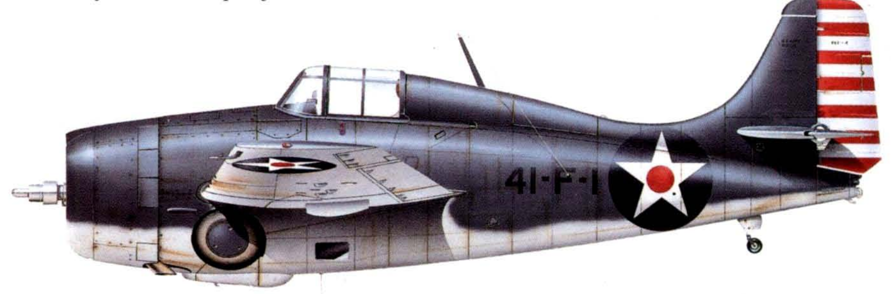
8
F4F-4 BuNº 5238/blanco 14, pilotado por el Ens. Edwin Lewis *(Whitey)* Feightner, VF-10, USS *Enterprise*, 30 de enero de 1943

Whitey Feightner consiguió cuatro derribos confirmados y uno probable durante su destino en el VF-10, derribando tres *Betty* con este avión el 30 de enero de 1943. Durante un segundo periodo de servicio con el VF-8 en 1944 (pilotando el F6F) consiguió cinco derribos más y uno probable. A este avión le falta la franja para los OST, algo poco habitual en los F4F con base en el *Enterprise*.



9
F4F-4 blanco F21, pilotado por el Lt(jg) William Nicholas Leonard, VF-11, Guadalcanal, junio de 1943

En sus destinos anteriores, Leonard había considerado el funcionamiento del F4F-4 como límite con los nuevos depósitos de 200 litros bajo las alas, describiendo el avión como un *perro* cuando era pilotado con esta configuración. Consiguió dos derribos con el VF-42, dos más con el VF-3 y añadió una pareja de *Zero* el 12 de junio de 1943 con el VF-11. Su F4F aparece como aquel día, con cuatro banderas de victoria y un diminuto distintivo de los *Sundowner* debajo de la cabina. El mantenimiento del distintivo *F* en el código resulta extremadamente poco frecuente a finales de junio de 1943.



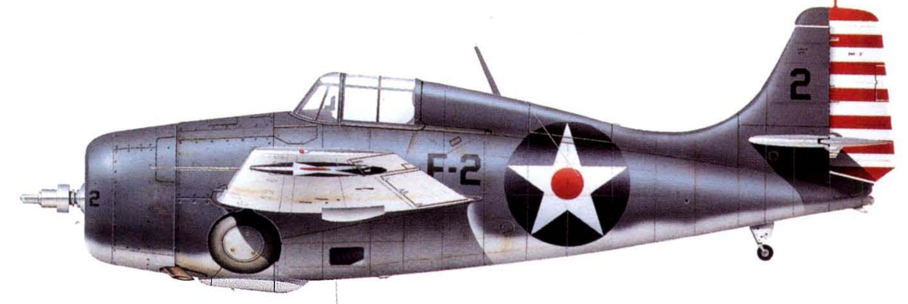
10
F4F-4 negro 41 F-1, pilotado por el Lt Cdr Charles Thomas Booth II, VF-41, USS *Ranger*, comienzos de 1942

El F4F-4 de Charles Booth lleva el estabilizador de dirección rojo y blanco completo que se utilizó hasta mayo de 1942, con todos los códigos en negro y con una insignia nacional muy grande. Resulta extraño que este avión no lleve la insignia de cabeza de jabalí de los *Red Rippers* que se colocaba debajo del parabrisas de muchos aviones de este escuadrón. Booth mandó el VF-41 durante la *Operación Torch* en la que reclamó un *Dewoitine* D.520, dentro de un registro total de la unidad de 14 derribos. Sin embargo, los éxitos de los *Wildcat* quedaron empañados por el derribo de dos aviones de la RAF, un *Spitfire* PRU (identificado como un Bf 109 negro) y un *Hudson* (reclamado como un Leo 45).



11
F4F-4 negro 41-F-22, pilotado por el Lt(jg) Charles Alfred *(Windy)* Shields, VF-41, USS *Ranger*, Operación Torch, noviembre de 1942

Aunque su condecoración de la Estrella de Plata y el registro de derribos oficiales recoge únicamente el derribo de dos aviones por parte de Shields durante la *Operación Torch*, otras fuentes indican que su registro pudo haber sido de hasta cuatro. Después de derribar un D.520, atacó a una pareja de *Hawk* que amenazaban a su punto, derribando uno y dejando que la pretendida víctima acabara con el otro. A continuación, destruyó otro *Hawk* y derribó un *Douglas* DB-7 según despegaba, antes de ser derribado y tener que lanzarse en paracaídas. Otro derribo (un *Tony*) conseguido con el VF-4 en noviembre de 1944 podría haberle otorgado a Shields la categoría de as con todas las de la ley.



12

F4F-3 BuNº 2531/negro F-2, pilotado por el Ensign Elbert Scott McCuskey, VF-42, USS *Yorktown*, 8 de mayo de 1942

Scott McCuskey (que antes había compartido el derribo de un avión de exploración cuatrimotor) utilizó este *Wildcat* para conseguir su primera victoria completa (un *Zero* del portaaviones *Shokaku*) durante la Batalla del Mar del Coral. Con poco combustible, McCuskey aterrizó a bordo del dañado *Lexington*, donde se quedó su avión mientras el buque ardía, explotaba y se hundía. McCuskey disfrutó de una larga carrera, trasladándose al *Fighting Three* y alcanzando un total de 8,5 victorias con el *Wildcat*, además de otros siete derribos cuando pilotó los *Hellcat* con el VF-8. Su registro con los cazas de los grupos de caza incluía tres *Val* derribados cuando 12 *Wildcat* se enfrentaron a 18 bombarderos de bombardeo en picado lanzados frenéticamente contra el *Yorktown* mientras se hundía. A pesar de derribar 11 *Aichis*, el CV-5 fue alcanzado tres veces, recibiendo daños mortales. Este portaaviones fue posteriormente hundido por un submarino japonés.



13

F4F-4 negro 29-GF-10, pilotado por el Ens. Bruce Donald Jacques, VGF-29, USS *Santee, Operación Torch*, noviembre de 1942

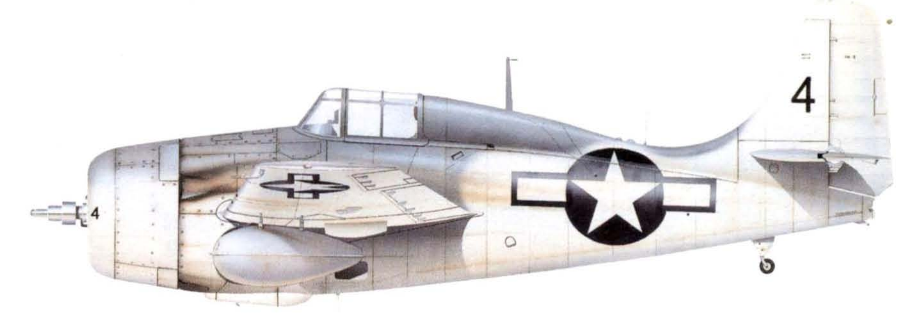
El oficial al mando del VGF-29 en la *Operación Torch* fue el Lt John Thomas *Tommy* Blackburn, que más tarde se haría famoso como el jefe del VF-17 equipado con el F4U; ya entonces era un experimentado aviador de portaaviones en esta primera fase de la guerra. Sin embargo, durante la *Operación Torch* su capacidad de mando resultó ser insuficiente para que su unidad consiguiera algo más que un solitario derribo logrado por el modesto Ens Jacques frente a lo que él tomó por un *Bloch 174* y que, de hecho, era un *Potez 83*.



14

FM-2 blanco B6, MAH BABY, pilotado por el Lt Bruce Allen McGraw, VC-10, USS *Gambier Bay*, 24 de octubre de 1944

Llevando la insignia del caballito de mar que resopla y el código de identificación *B* del VC-10, el FM-2 de McGraw, con su nombre debajo de la cabina y el nombre *MAH BABY* en el capot, también lleva tres banderas japonesas que representan sus tres primeros derribos. Los dos derribos que le otorgaron la condición de as los consiguió mientras estuvo destinado en el VC-80 después del hundimiento del *Gambier Bay*.



15
FM-2 negro 4, pilotado por el Lt(jg) Douglas Roy Hagood, VC-13, USS *Anzio*, abril de 1945

El mes de abril de 1945 supuso un breve periodo de éxitos para el VC-13, cuyos pilotos consiguieron derribar ocho aviones enemigos, con dos probables y uno dañado. Un *Zero* y un *Val* cayeron ante Doug Hagood el 6 de abril cuando también reclamó un *Val* como dañado. Este aparato debía de ser un avión de sustitución de emergencia traído apresuradamente al teatro de operaciones del Pacífico, ya que todavía tenía el modelo de colores del tipo del Atlántico Norte.



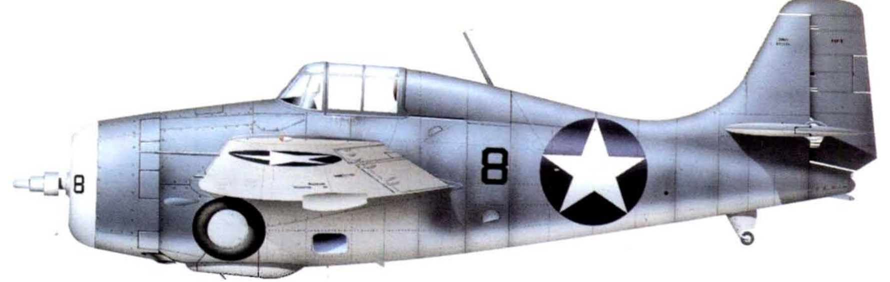
16
FM-2 blanco 29, pilotado por el Lt(jg) Hatherly Foster III, VC-93, USS *Petrof Bay*, abril de 1945

Varios escuadrones VC utilizaron aviones con llamativos distintivos de identificación de las unidades, y los del VC-93 estaban entre los más atractivos, con el perfil de un trébol colocado en el fuselaje y en la superficie superior del ala de la derecha. El VC-93 disfrutó de un periodo de seis días de éxito, derribando 17 aviones, cuatro de los cuales cayeron ante las ametralladoras de Hatherly Foster.



17
F4F-4 blanco 50, pilotado por el Capt Joseph Jacob Foss, VMF-121, USMC, Guadalcanal, 12 de noviembre de 1942

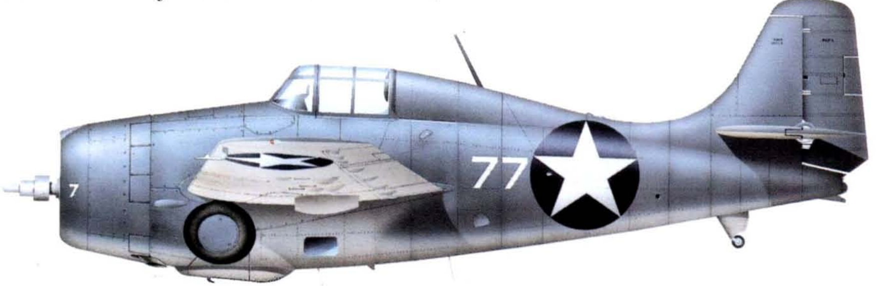
Como segundo oficial del Maj Leonard K. *Duke* Davis, Foss consiguió su primer derribo el 13 de octubre de 1942. Considerado como demasiado viejo para los cazas, tenía un talento natural para el disparo lo que, en última instancia, hizo que la última de sus muchas peticiones de traslado de la unidad de reconocimiento fuera aprobada. Foss pilotó el blanco 50 en muchas de sus victorias. Por ejemplo, el 12 de noviembre de 1942 derribó dos *Betty* y un *Zero* apuntándose sus victorias números 20, 21 y 22. El blanco 50 era completamente representativo de los F4F de la Fuerza Aérea de *Cactus*, sin distintivos personales ni de las unidades.



18

F4F-3 negro 8, pilotado por el Lt Col Harold William Bauer, VMF-212, USMC, Guadalcanal, septiembre-noviembre de 1942

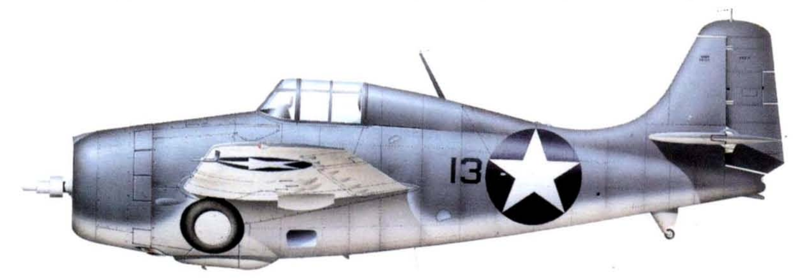
Bauer acumuló un total de diez derribos (además de un derribo probable de un *Zero*) durante los duros combates por Guadalcanal; uno de ellos mientras estuvo destinado en el VMF-224 y otros cuatro (además del probable) mientras voló con el VMF-223. El listado oficial de la USMC le otorga a Bauer diez derribos, incluyendo el probable que él mismo se negó a reclamar. Fue nombrado jefe de todos los cazas de Guadalcanal el 23 de octubre de 1942, dando el siguiente consejo: "Cuando veáis *Zero*, ¡id por ellos!" Bauer, optimista y agresivo, a menudo conocido como *el Entrenador* o *Indio Joe*, desapareció en acción el 14 de noviembre de 1942 sobre Guadalcanal y recibió su Medalla de Honor de forma póstuma. Su F4F es poco frecuente ya que tiene el morro del capot blanco.



19

F4F-4 BuN° 02124/blanco 77, pilotado por el Lt James Elms Swett, VMF-221, USMC, 7 de abril de 1943

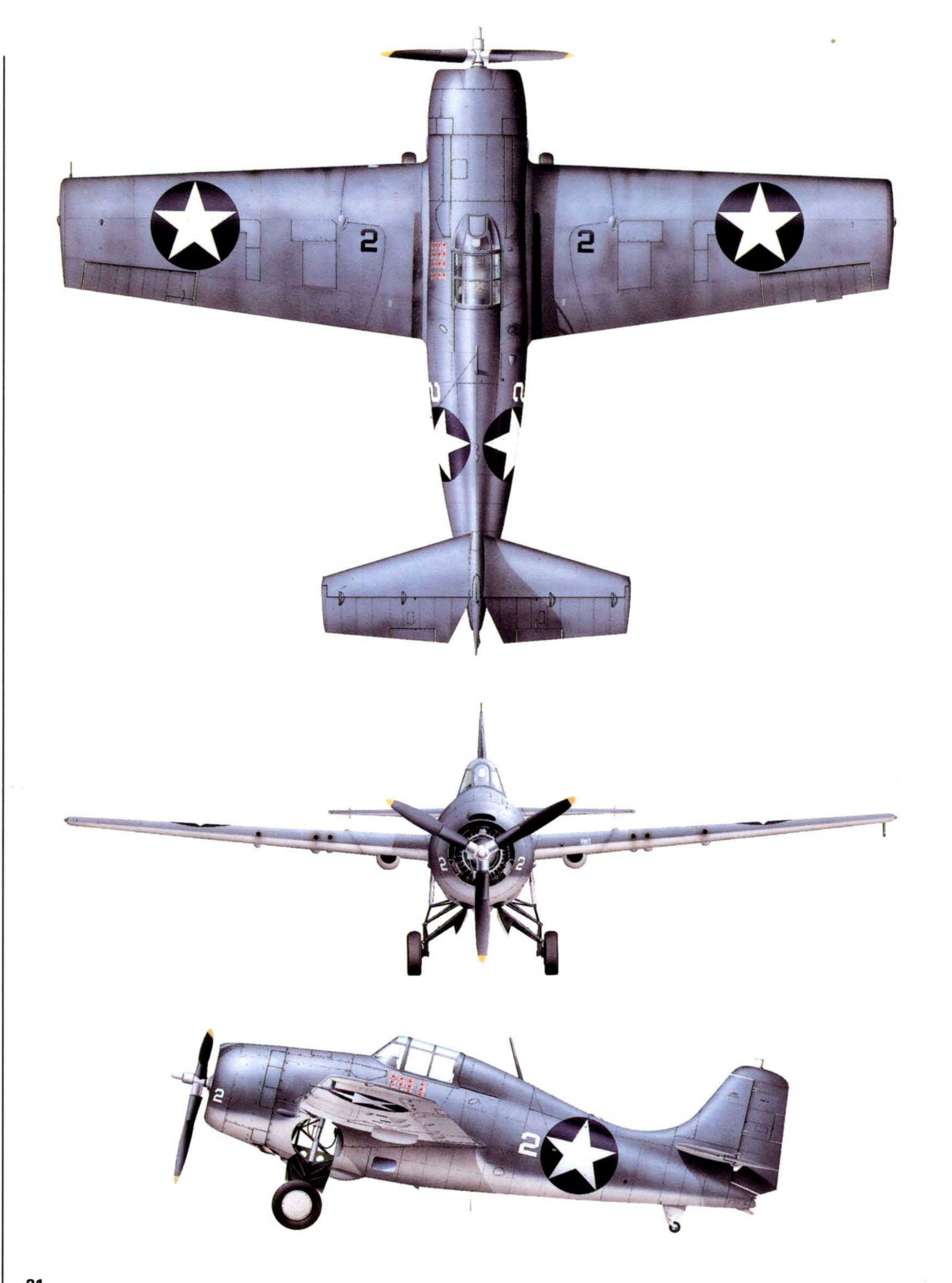
El 7 de marzo de 1943, 67 aviones de bombardeo en picado Aichi *Val*, escoltados por 110 *Zero*, atacaron los buques de EE. UU. amarrados en torno a Guadalcanal. Setenta y siete interceptadores de *Cactus* despegaron en alarma para enfrentarse a semejante incursión masiva, entre ellos una división de cuatro aviones mandada por Swett, un hombre de 22 años que todavía no había disparado sus ametralladoras con furia. Swett condujo a su formación hacia un escuadrón de 15 *Val* cuando comenzaban a inclinarse en su picado de ataque a 4.500 metros, teniendo que olvidarse de la artillería antiaérea propia concentrada que apuntaba a los bombarderos. Swett consiguió dos *Val* en el picado y cazó otro cuando subía. Otros cuatro cayeron mientras intentaban salir de la zona del blanco; el ametrallador del octavo destrozó la cúpula de la cabina de Swett y alcanzó su motor. Su avión dañado (ya había recibido un impacto en el ala izquierda de un proyectil de 40 mm. de la artillería antiaérea) no consiguió regresar a la base y el piloto tuvo que hundir su avión después de que su motor sin aceite se bloqueara.



20

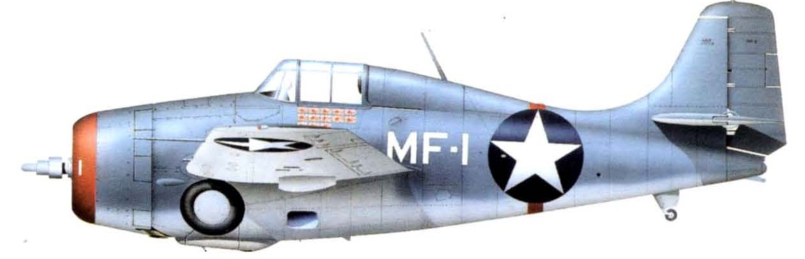
F4F-4 BuN° 02100/negro 13, pilotado por el Capt. Marian E. Carl, VMF-223, USMC, Guadalcanal, agosto de 1942

Como muchos de los mejores pilotos de Guadalcanal, Carl disfrutó de una importante dosis de suerte. De los 38 pilotos de la Infantería de Marina muertos o heridos, ocho fueron derribados durante sus dos primeros días y otros nueve cayeron durante su primera semana de operaciones. Pero no sólo fueron derribados los principiantes. Foss, Galer, Smith, DeBlanc y Swett fueron todos derribados; pero sobrevivieron para combatir de nuevo. Marian Carl no fue una excepción y fue derribado con este avión el 9 de septiembre de 1942, siendo rápidamente sustituido por otro *Lucky 13*.



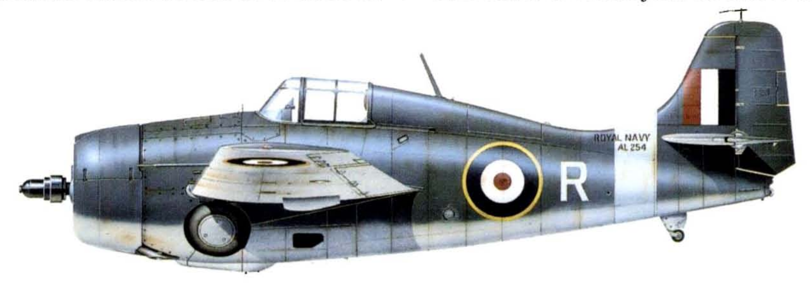
21
F4F-4, blanco 2, pilotado por el Capt. Marian E. Carl, VMF-223, USMC, Guadalcanal, septiembre de 1942

Raramente se pintaban los registros de los derribos en los *Wildcat* de la Infantería de Marina al sentir que estos adornos provocaban la incómoda atención del enemigo. Hubo excepciones, especialmente durante los breves periodos en los que los fotógrafos de *Stars and Stripes,* o de otros boletines propagandísticos, visitaban el frente. En este caso, uno de los aviones de Carl había recibido este tratamiento.



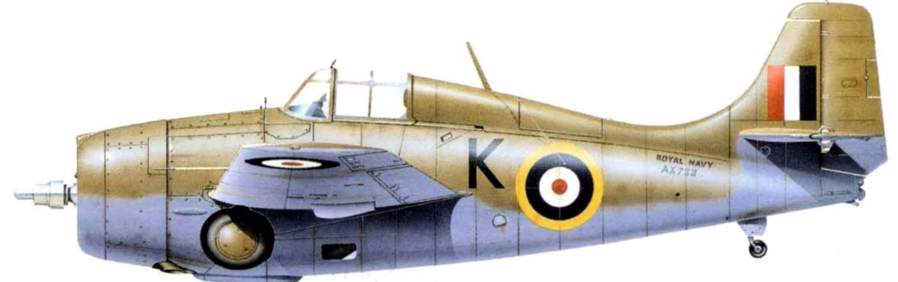
22
F4F-3 blanco MF-1, pilotado por el Maj R. E. Galer, VMF-224, USMC, Guadalcanal, septiembre-octubre de 1942

El F4F-3 de Robert Galer tiene, cosa poco frecuente, mucho colorido, con el morro del capot y la banda del fuselaje en rojo. Debajo de la separación de la cabina aparecen trece banderas que representan la lista oficial total de Galer en la USMC, aunque los registros individuales de las unidades indican un total de 14 derribos. Al menos uno de sus aviones llevó el nombre de *Barbara Jane* en el morro. Durante septiembre y octubre de 1942, Galer sumó 14 derribos y tres probables, incluyendo siete victorias confirmadas sobre los *Zero*, y este total, logrado únicamente con el F4F, le convirtió en el cuarto as con mejores resultados del *Wildcat*.



23
***Martlet I* AL254/R, pilotado por el Sub-Lt Eric Brown, Sqn 802, FAA, HMS Audacity, 8 de noviembre de 1941**

Eric Brown, posteriormente famoso como piloto de pruebas (pilotando un número no igualado de diferentes modelos, incluidos la mayoría de los aviones enemigos capturados) y el mejor aviador de los portaaviones (con 2.400 aterrizajes en los portaaviones) de la Aviación de la Flota, se encontró por vez primera con el último caza de *Grumman* cuando el Sqn 802 adquirió el *Martlet* en Donibristle a comienzos de 1941. Consiguió una victoria con este modelo el 8 de noviembre de aquel mismo año, reclamando el derribo de un KG 40 Fw 200. El *Martlet I* era un avión poco frecuente, concebido para su utilización en la *Aéronavale* francesa, pero sin adaptaciones para su funcionamiento en los portaaviones y con instrumentos en unidades del sistema métrico decimal. También tenía una palanca de *tirar para acelerar y empujar para frenar* que fue rápidamente modificada por los británicos para que funcionara en el sentido *correcto*. Estos aviones fueron desviados a la Marina Real después de la caída de Francia y fueron adaptados con cuatro ametralladoras de calibre 12,7 mm montadas en las alas en lugar de las ametralladoras Darne de 7,62 mm especificados originalmente.



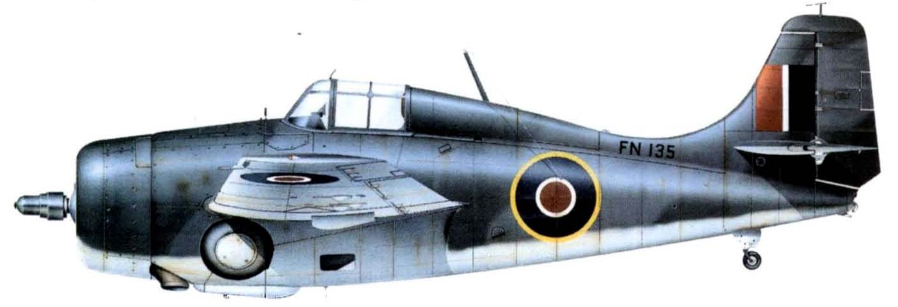
24
Martlet III AX733/K, pilotado por el Sub-Lt W. M. Walsh, Marina Real, Sqn 805, FAA, Desierto Occidental, 28 de septiembre de 1941

El Sqn 805 fue parte integrante de la Unidad de Caza de la Marina Real que operó junto con los escuadrones de la RAF en el Desierto Occidental en 1941 y 1942, y que voló con los escuadrones 803 y 806 equipados con *Hurricane*. Los *Martlet* lograron victorias frente a tres *Savoia Marchetti* SM.79, un único Ju 88 y un Fiat G.50. Éste último fue derribado por el Sub-Lt W. M. Walsh pilotando este *Martlet III*. Originalmente pintados en su totalidad de azul celeste, los *Martlet* de esta unidad pronto dispusieron las partes superiores de las superficies de color piedra para camuflarlos en el desierto. El Sqn 808 también utilizó este *Martlet III*, con el que reclamó cuatro derribos en su escolta del convoy de la *Operación Pedestal* hacia Malta en 1942, desde el HMS *Indomitable*.



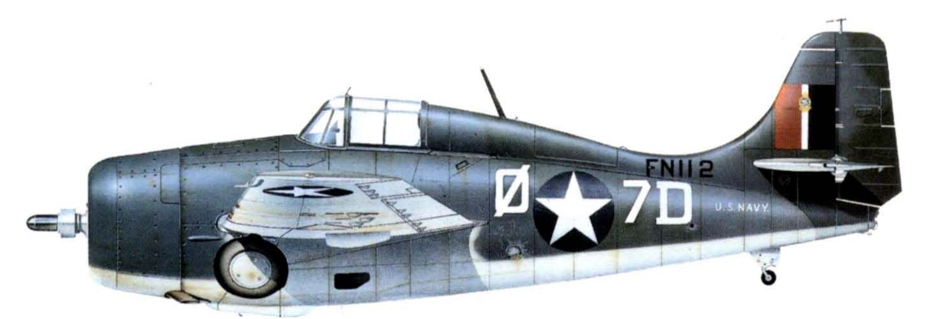
25
***Wildcat V* JV573, pilotado por el Sub-Lt R. A. Fleischman-Allen, Marina Real, Sqn 813, FAA, HMS Vindex, febrero de 1945**

Esta Escuadrilla del Sqn 813, que anteriormente fue la escuadrilla F del Sqn 1832 (ya que éste formó escuadrillas de cuatro *Wildcat V* para utilizarlas en los portaaviones de escolta), reforzó las unidades equipadas con el *Swordfish* y el *Fulmar* a bordo del HMS *Campania* y, posteriormente, del HMS *Vindex*. A comienzos de 1945 los pilotos de esta unidad derribaron tres Ju 88, uno de los cuales cayó ante Fleischman-Allen, que también había compartido el derribo de un Fw 200 en diciembre de 1943, mientras estaba destinado en el Sqn 842. Este *Martlet* (posteriormente *Wildcat*) *V* era idéntico al FM-1 y era fabricado igualmente por General Motors, aunque la FAA siguió refiriéndose a este avión como un *Grumman*. A este avión le faltan los códigos de identificación, algo nada infrecuente.



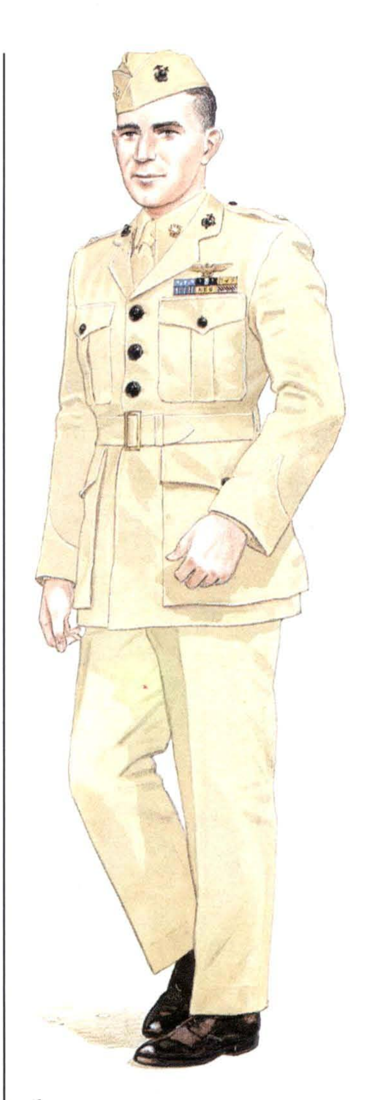
26
***Wildcat* (*Martlet*) IV FN135, Sub-Lt R. K. L. Yeo, Marina Real, Sqn 819, FAA, HMS *Activity*, 30 de marzo de 1944**

Otro escuadrón mixto fue el 819, que utilizaba una combinación de *Wildcat* y *Swordfish* desde el HMS *Activity*. Mientras escoltaba al convoy JW58 el 30 de marzo de 1944, Yeo compartió un Ju 88 con el Lt J. G. Large, aunque los dos pilotos consiguieron dos Fw 200 y un Bv 138 durante los tres días siguientes. Yeo se trasladó al Sqn 816 a bordo del HMS *Chaser*, con el que derribó un Bv 138 el último día de mayo de 1944.



27
***Martlet II* FN112/0-7D, pilotado por el Lt Dennis Mayvore Jeram, Marina Real, Sqn 888, FAA, HMS *Formidable*, *Operación Torch*, 9 de noviembre de 1942**

Aunque no fue el piloto con mejores resultados del *Martlet*, Jeram fue el único as de la FAA que pilotó este avión, añadiendo sus dos victorias con el *Wildcat* a cuatro derribos y uno probable cuando fue destinado al Sqn 213 de la RAF, equipado con el *Hurricane* Mk I (durante la Batalla de Inglaterra). Durante la *Operación Torch*, volando hacia y desde Argelia, Jeram reclamó un *Potez 63* (realmente un Bloch MB.174 del GRII/52, Fuerza Aérea de Vichy) el 6 de noviembre y compartió el derribo de un Ju 88 pilotado por los alemanes, el 9 de noviembre, con el Sub-Lt Astin. Su avión lleva una estrella de tipo estadounidense, pintada sobre su costado e incluso se le había colocado la leyenda *U. S. NAVY* en la parte trasera del fuselaje. Sin embargo, mantiene el penacho tradicional del Sqn 888 superpuesto en el timón.





1

El jefe del VMF-224, Maj Robert E. Galer, aparece a finales de 1942 con su uniforme de diario de verano según el modelo estándar de la Infantería de Marina de EE. UU. Tiene un grupo de alas doradas de la Marina pinchadas en la parte izquierda de su guerrera, por encima de dos filas de condecoraciones entre las que se encuentra la Medalla de Honor.

2

En marcado contraste con Galer, el Capt. Joseph J. Foss aparece en enero de 1943 en Guadalcanal con el traje de combate. Está compuesto por un *traje de* vuelo de verano, una gorra de faena, adornada con la insignia del ancla y el globo de la Infantería de Marina, y botas *boondocker*. La *galleta* de cuero del traje de Foss ha sido grabada en oro con las alas de la Marina, su graduación y la referencia *USMC*. Lleva un gorro AN H-15, gafas y un chaleco salvavidas. El cinturón de su pistola sostiene una M1911A1 del calibre 45, un equipo de primeros auxilios, la cantimplora y la cartuchera para la munición.

3

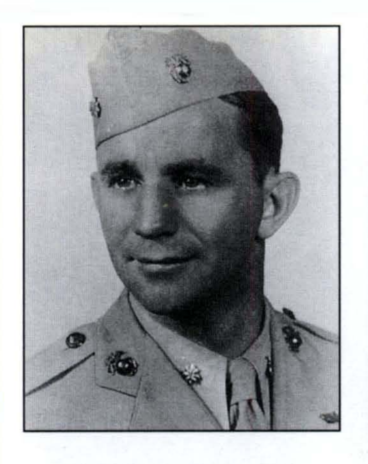
Con un traje de diario azul oscuro de la Marina Real, un jersey a juego de lana gruesa con cuello de cisne y un chaleco salvavidas modelo estándar, el Sub-Lt Eric *Winkle* Brown del Sqn 802 se vestía cómoda y cálidamente a bordo del HMS *Audacity* a finales de 1941. Su gorro también es el modelo habitual de la RAF, con el añadido de unos cascos con auriculares estadounidenses, más pequeños, pero más anchos.



4
El as con mejores resultados del FM-2, Lt Ralph Elliot del VC-27, a bordo del USS *Savo Island* a finales de 1944. Lleva un traje completo de vuelo, incluido el gorro tropical AN-H-15, las gafas, el traje de verano de vuelo de la Marina de EE. UU., el chaleco salvavidas inflable, el paracaídas del tipo de asiento con balsa salvavidas, los guantes de aviador naval, una pistola Smith and Wesson calibre 38 y la navaja de supervivencia.

5
Este teniente de la Marina estaba destinado en el VF-21 en las Islas Salomón a mediados de 1943. Lleva puesto un traje de verano caqui, una cazadora de vuelo A-2 y la gorra de faena caqui.

6
El Lt(jg) E. H. *Butch* O'Hare en enero de 1942. Lleva puesto el uniforme de diario verde de aviador naval de antes de la guerra. Destacan las insignias de graduación en las mangas y en el cuello de la camisa, y las alas doradas en la parte izquierda de la chaqueta.



El VMF-224 fue la segunda unidad de *Wildcat* enviada a Guadalcanal; llegó el 30 de agosto de 1942. Mandando la unidad en combate se encontraba el muy hábil Maj Robert E. Galer que pronto demostró tanto su capacidad de mando como su relevancia como piloto de caza. Durante los dos meses siguientes, en los que se combatió con más intensidad en la campaña de Guadalcanal, el escuadrón de Galer se anotó 61,5 aviones japoneses y el propio comandante derribó 14 de ese total. Terminó cuarto en la clasificación de la Infantería de Marina en 1942 y le fue concedida la Medalla de Honor a su regreso a EE. UU.

Victorias de escuadrillas de F4F en el Pacifico (julio-diciembre 1942)

VMF-223	134,5	*"Cactus"*; incluye 22,5 de pilotos TAD*
VMF-121	119	*"Cactus"*
VMF-224	61,5	*"Cactus"*; incluye 6,5 de pilotos TAD*
VMF-212	57	*"Cactus"*
VF-5	45	*Saratoga* y "Cactus"
VF-6	44	*Enterprise*
VF-72	38	*Hornet*
VMF-112	36.5	*"Cactus"*
VF-10	31	*Enterprise* y *"Cactus"*
VF-71	7	*Wasp*
VMF-122	5	*"Cactus"*

TAD*: Provisionalmente en servicio, procedente de otras escuadrillas.

A finales de 1942 la Marina tenía al menos 16 ases del *Wildcat*, que se relacionan a continuación:

Mach	D E Runyon	VF-6	*Enterprise*	8
Lt	S W Vejtasa	VF-10	*Enterprise*	7,25
Ens	H M Jensen	VF-5	*Saratoga*, Guadalcanal	7
Lt(jg)	F R Register	VF-6, -5	*Enterprise*, Guadalcanal	7
Lt(jg)	E S McCuskey	VF-42, -3	*Yorktown*	6,33
Lt. Cdr	J S Thach	VF-3	*Lexington, Yorktown*	6
Ens	G L Wrenn	VF-72	*Hornet*	5,25
Ens	M K Bright	VF-5	*Saratoga*, Guadalcanal	5
Lt	N A M. Gayler	VF-3, -2	*Lexington*	5
AP1/c	L P Mankin	VF-5, -6	*Saratoga, Enterprise*	5
Lt(jg)	E H O'Hare†	VF-3	*Lexington*	5
Lt(jg)	C B Starkes	VF-5	*Saratoga*, Guadalcanal	5
Lt	J F Sutherland	VF-72, -10	*Hornet, Enterprise*	5
Lt	A O Vorse Jr	VF-3, -2, -6	*Lexington, Enterprise*	5
Lt(jg)	J M Wesolowski	VF-5	*Saratoga*, Guadalcanal	5

† muertos en combate

Hay otros dos pilotos del F4F que merecen una mención aparte. El Lt Cdr J. H. Flatley consiguió al menos cuatro derribos mientras estuvo destinado como segundo oficial del VF-42 en el Mar del Coral y como jefe del VF-10 en Santa Cruz. Puede que también mereciera otra victoria, pero el dudoso término *ayuda* complica la cuestión. Además, el Lt(jg) W. A. Haas, del esforzado VF-42, consiguió un total con decimales de 4,83 a partir de la cifra de entonces durante la guerra de seis victorias.

A finales de 1942 la Infantería de Marina de EE.UU. había producido 30 ases, todos los cuales se relacionan a continuación:

Capt	J J Foss	VMF-121	23+3*
Maj	J L Smith	VMF-223	19
Capt	M E Carl	VMF-221, -223	16,5
Maj	R E Galer	VMF-224	14
2Lt	K D Frazier	VMF-223	12
Lt Col	H W Bauer†	VMF-223, -224, -212	10
1Lt	J E Conger	VMF-223, -212	10
Capt	L D Everton	VMF-223, -212	10
1Lt	W P Marontate†	VMF-121	10+3*
2Lt	T H Mann	VMF-224, -121	9
2Lt	G L Hollowell	VMF-224	8
Maj	J F Dobbin	VMF-224	7,5
M G	H B Hamilton†	VMF-223,-212	7
2Lt	R A Haberman	VMF-121	6,5
2Lt	C M Kunz	VMF-224	6
1Lt	G K Loesch	VMF-121	6+2,5*
2Lt	J L Narr	VMF-121	6
2Lt	Z A Pond	VMF-223	6
1Lt	R F Stout	VMF-224, -212	6
2Lt	E Trowbridge	VMF-223	6
Capt	D K Yost	VMF-121	6
Maj	F R Payne	VMF-223, -212	5,5
Maj	L K. Davis	VMF-121	5
2Lt	C J Doyle†	VMF-121	5
1Lt	F C Drury	VMF-223, -212	5
Maj	P J Fontana	VMF-112	5
2Lt	C Kendrick†	VMF-223	5
2Lt	H Phillips	VMF-223	5
2Lt	W B Freeman	VMF-121	5+1*
2Lt	H Ramlo	VMF-223	5

† muertos en combate

* +3, +2,5 ó +1 indica victorias adicionales con el F4F en 1943

A LA OFENSIVA

Entre la batalla del convoy de mediados de noviembre de 1942 y comienzos de febrero de 1943, cuando la isla se declaró segura, la naturaleza de la campaña de Guadalcanal cambió. En diciembre de 1942 cuatro escuadrones de *Wildcat* de la Infantería de Marina operaban desde dos campos de aviación para los cazas: el VMF-122 (todavía bajo el mando del Maj Fontana), el VMF-121 (provisionalmente bajo el mando del 1st Lt W. F. Wilson), el VMF-122 (Capt E. E. Brackett) y el VMO-251 (entonces bajo el mando del Maj J. N. Renner). De hecho, a finales de año, los pilotos del VMO-251 habían reclamado 11 derribos confirmados más, siendo los mejores ases el 1st Lt M. R. Yunck y el 1st Lt K. J. Kirk, Jr., con tres cada uno. Yunck finalizó la guerra como as, añadiendo dos victorias más mientras pilotó los *Corsair* sobre Okinawa en 1945.

La mayoría de los pilotos originales del VMF-121 disfrutaron de un permiso en Australia durante las Navidades, volviendo para finalizar sus periodos de servicio en enero. Entre ellos estaba el Capt Joe Foss, que había elevado su total de la guerra hasta 26, con tres hidroaviones *Rufe* el 15 de enero. Llegando por el norte hasta Nueva Georgia, el VMF-121 reclamó 40 derribos durante ese mes, y finalizó con el mejor periodo de servicio de un escuadrón de la *Fuerza Aérea de Cactus*.

Enero finalizó con un lucimiento. El día 30, dos divisiones del VF-10 (nuevamente a bordo del *Enterprise*) interceptaron 12 bombarderos torpederos *Betty* con la intención de hundir el crucero *Chicago* (CA-29). Muy limitado ya por los daños de combate, era vulnerable a un ataque cerca de la Isla de Rennell.

La primera sección del *Gran E* derribó tres bombarderos, después llegó el propio jefe de los *Reapers*, Jim Flatley. Sólo sobrevivieron dos *Betty*, pero cuatro duraron lo suficiente como para torpedear al malherido buque de guerra que zozobró y se hundió rápidamente. Al Ens E. L. Feightner, más conocido como *Whitey*, se le acreditaron tres derribos durante esta acción, uno de los últimos combates de los F4F con base en los portaaviones. Al igual que muchos otros pilotos del *Wildcat*, Feightner se convertiría en as con el F6F durante la ofensiva del Pacífico Central en 1944.

Al día siguiente, un piloto con base en tierra tuvo una intensa actividad en combate. El recién ascendido 1st Lt Jefferson J. DeBlanc del VMF-112 ya tenía tres derribos confirmados cuando mandó una sección en misión de escolta el 31 de enero. Mientras cubría a los bombarderos que atacaban los buques de Vella Lavella, DeBlanc se encontró con un enjambre de cazas japoneses a 4.500 metros. Mientras los SBD y los TBF se retiraban, fueron interceptados y pidieron ayuda. Lanzándose en picado a 350 metros, DeBlanc siguió combatiendo, a pesar de la escasez de combustible, y en un combate aéreo a baja altura reclamó tres *Rufe* y dos *Zeke*. El 1st Lt J. P. Lynch y el 2nd Lt J. B. Mass derribaron también un *Zero* cada uno. Sin embargo, DeBlanc y el Tech Sgt James Feliton tuvieron que lanzarse en paracaídas sobre la Isla de Kolombangara. Los dos aviadores fueron recogidos por los vigilantes de la costa, que les alejaron de los japoneses hasta que fueron rescatados dos semanas después. El combate con éxito de DeBlanc contra un enemigo superior le valdría una Medalla de Honor.

Durante la primera semana de febrero, dos escuadrones de los viejos porta-



El 1st Lt Jefferson J. DeBlanc, merecedor de la Medalla de Honor, fue el piloto con mejores resultados del VMF-112 con ocho derribos. Cinco de ellos llegaron el último día de enero cuando mandaba su división en una misión de escolta de bombarderos contra los buques amarrados en Vella Lavella. La fuerza que protegía fue interceptada por una formación mixta de *Zeke* y *Rufe* y él procedió con el derribo de dos de los primeros y tres de los últimos antes de que él mismo se viera obligado a saltar en paracaídas. A continuación pasó dos semanas escondiéndose con las fuerzas de vigilancia costera antes de ser devuelto a los *marines* como un saco de arroz.



El *Wolf Pack* del VMF-112 se reúne en torno a su muy decorado marcador en febrero de 1943. Mandada por el as Maj Paul J. Fontana, esta unidad consiguió 61,5 derribos durante su estancia en Henderson Field, que se inició a finales de octubre de 1942. Este escuadrón produjo tres ases en *Cactus*: el oficial al mando (5 derribos, todos ellos logrados en 1942), el 1st Lt J. J. DeBlanc (8 derribos) y el 1st Lt J. G. Percy (5 derribos). Esta fotografía fue tomada poco antes de que el escuadrón volviera a EE. UU. y muestra 58 victorias en el marcador.

aviones consiguieron sus últimas victorias con el F4F. Con base en Nueva Caledonia, el *Fighting Six* derribó cuatro aviones de patrulla en tres días para finalizar los combates con el F4F de los *Shooting Stars*. El VF-72, volando desde Guadalcanal, reclamó seis *Zero* durante los ataques contra Nueva Georgia el día 4. A continuación, el viejo escuadrón del *Wasp* pasó a la historia.

El mismo día en que el VF-72 cerró definitivamente su diario de combate, otra era se abría en la historia del F4F. A comienzos de 1943 se desplegó media docena de escuadrones de caza de escolta (VGF) en el Pacífico suroccidental, pero pocos de ellos operaban desde sus portaaviones nodrizas. El *Sangamon* (CVE-26), el *Suwanne*e (CVE-27) y el *Chenango* (CVE-28) utilizaron sus escuadrones mayormente desde tierra y casi todas las misiones de combate fueron realizadas desde los campos de aviación de las Islas Salomón.

El que tuvo más éxito de todos ellos fue el VF-21. Establecido originalmente como VGF-11, el escuadrón del Lt Cdr C. H. Ostrom se convirtió en el VC-11 en marzo de 1943, pero se le cambió la denominación por la de *Fighting 21* poco después. Mientras tanto, el 4 de febrero los *Wildcat* de Ostrom escoltaron dos ataques combinados contra los buques de Munda. Ese día produjo unos resultados netos de 10 derribos frente a tres F4F del VGF-11.

El nuevo orden comenzó a cambiar en febrero con la llegada del VMF-124 del Maj W. E. Gise. Como el primer escuadrón de *Corsair* en combate, el *Fighting 124* recibió mucha atención. Aparte de su mejor funcionamiento, el F4U poseía un mayor radio de acción que el *Wildcat* e, inmediatamente, comenzaron las misiones de caza libre y las escoltas de estos cazas hasta la cadena de las Islas Salomón. Mientras tanto, todavía había mucho trabajo para los F4F.

Sin embargo, este trabajo estaba muy limitado para la Infantería de Marina. Pocos cazas de la Marina encontraron combates desde marzo hasta mayo, con la excepción de dos refriegas por parte del VF-27 y del VF-28 en torno al Cabo de Esperance y las Islas Russell el 1 de abril. Pronto se solucionaría esta escasez.

El 7 de abril, los japoneses lanzaron un terrible ataque contra Guadalcanal: 67 *Val* bajo una nube de 110 *Zeke*. Fueron interceptados por los elementos de tres escuadrones de la Infantería de Marina y cuatro escuadrones del Ejército, compuestos por F4F, F4U, P-38, -39 y -40. De los dos escuadrones de F4F que participaron en la interceptación aquella tarde, el VMF-214 fue el pri-



Esta instantánea *atmosférica* fue tomada el 13 de mayo de 1943 durante una pausa de un mes en la aparentemente interminable lucha por asegurar Guadalcanal. Este alivio momentáneo permitió tanto a los japoneses reagruparse para el asalto final (que tuvo lugar exactamente un mes después de la fecha en la que se tomó esta fotografía) como a la USMC comenzar a introducir progresivamente el F4U *Corsair* en lugar del *Wildcat*. El escuadrón que aparece en esta vista había sido erróneamente identificado anteriormente como el VMF-223, que volvió a EE. UU. después de un agotador periodo de combates a finales de octubre de 1942. Estos desgastados aparatos pertenecían realmente a los *Sundowner* del VF-11, que terminaron con 55 derribos en este teatro de operaciones, un resultado que les convertía en el escuadrón de caza con más victorias de la Marina/Infantería de Marina de Henderson Field en 1943. Destaca la saludable *ciudad de tiendas de campaña* de los pilotos levantada entre las palmeras, que estaba fácilmente a una carrera de la improvisada línea de vuelo. (*Aerospace*)

mero que consiguió una victoria. Los pilotos del Capt George Britt reclamaron seis *Zero* y cuatro *Val* entre el Cabo de Esperance y Punta Koli. Dos le fueron adjudicados al Tech Sgt Alvin J. Jensen, uno de los últimos pilotos voluntarios que pilotaron cazas. Rápidamente ascendido a teniente, Jensen finalizaría la guerra con siete derribos confirmados. Fue el único combate de este escuadrón con los F4F.

El siguiente iba a ser el VMF-221, bajo el mando del Capt Robert Burns. Mientras que la escolta de *Zero* bloqueaba a la mayoría de los que intentaban la interceptación, uno de los combates en curso derivó al este desde Esperance hasta los fondeaderos. En aquel momento, los F4F y los cazas del Ejército habían eliminado casi a 30 *Zeke* del grupo, pero los *Val* seguían casi intactos. Por lo tanto, los *Aichi* fueron a por los buques de EE. UU., cerca de Tulagi, dejando sólo una división de *Wildcat* para enfrentarse a los bombarderos.

El jefe de la sección del VMF-221 era el 1st Lt J. E. *Zeke* Swett, que participaba en su primer combate. Cuando los *Val* comenzaron sus picados a 4.500 metros, Swett se pegó al último e incendió dos. A continuación, al entrar en la zona de la artillería antiaérea de EE. UU., llevó el ataque a su terreno y cazó otro según se elevaba por encima del agua. Sin embargo, su F4F fue alcanzado por un proyectil antiaéreo de EE. UU. Voló en círculos durante un rato sobre una isla próxima, valorando los daños, para reincorporarse posteriormente al combate.

Al localizar cinco *Aichi* que se retiraban hacia el norte, Swett inclinó su mando de gases para alcanzarlos. Operando nuevamente desde detrás hacia delante, derribó dos en pasadas bajas por detrás. Con éstos eran cinco. A continuación, alcanzó otra cadena de *Val* a 2,5 kilómetros por delante. Consciente de su escasez de munición, se mantuvo cerca y disparó ráfagas cortas, dos más cayeron.

En aquel momento, *Zeke* Swett podía haberse marchado. En lugar de esto, alcanzó el último *Val* visible e intercambió fuego de ametralladora con el ametrallador posterior. Ambos consiguieron impactos. El *Val* escapó, dejando un rastro de humo, mientras que Swett hundió su destrozado *Wildcat*. Casi se ahogó, pero fue rescatado por una lancha torpedera y propuesto para recibir la Medalla de Honor. El Sgt Jack Pittman de la plana mayor también reclamó un *Val*, el duodécimo reconocido aquel día. Coincidió exactamente con las bajas japonesas de *Aichi* registradas. Sin embargo, el enemigo sólo admitió nueve de los 27 *Zero* reclamados, frente a los siete F4F perdidos (con todos los pilotos de los *Wildcat* sanos y salvos).

Los *Val* hundieron, en gran parte sin problemas, dos destructores y un petrolero. En total, a los cazas estadounidenses se les reconocieron 40 derribos frente a 29 reconocidos en los registros japoneses. Sólo un *Corsair* consiguió un derribo y, aunque los cazas del Ejército reclamaron 11 *Zero*, la mayor parte de los derribos los realizaron los F4F.

Los acontecimientos del 7 de abril marcaron el último combate de la Infantería de Marina con *Wildcat* en las Islas Salomón. El 19 de mayo, el

VMF-221 se había convertido a los *Corsair*, al igual que hizo el VMF-214 en junio. Más tarde, utilizando ya los *Corsair*, el VMF-214 sería más conocido como las *ovejas negras*.

Guadalcanal y sus alrededores estuvieron relativamente tranquilos durante el resto del mes de abril y la mayor parte del mes de mayo. Junio fue otra cuestión. El día 12, el Lt W. N. Leonard del VF-11 interceptó más de 30 *Zero* a 16 kilómetros al noroeste de la Isla de Russell. Aunque con poco combustible, los 16 *Sundowner* entraron todos en acción y consiguieron 14 derribos. Cinco fueron para el Lt(jg) Vernon E. Graham, que se convirtió en el único as en un día de la Marina con base en tierra, y el último en conseguir esta hazaña con un *Wildcat*. Sin combustible, se estrelló al intentar un aterrizaje sin motor, pero se recuperó para volar de nuevo. Los F4U de la Infantería de Marina reclamaron seis victorias más.

Los grupos aéreos de los portaaviones desplazados de Japón atacaron de nuevo Guadalcanal el día 16. En este ataque participaron 94 aviones, la mayor incursión desde el 7 de abril. También fue un gran día para los defensores, los cazas de los *AirSol* reclamaron 76 derribos de los 96 atacantes. 42 les fueron reconocidos a los aviadores del Ejército, incluyendo cinco *Zero* para el 1st Lt Murray J. Shubin, piloto del P-38. Pero nuevamente el mejor escuadrón fue el VF-11, mandado por su jefe, el Lt Cdr Charles M. White. Algunos *Sundowner* consiguieron colocarse entre los bombarderos y el Lt(jg) Charles R. Stimpson y el Lt(jg) James S. Swope reclamaron cuatro y tres respectivamente. EE. UU. perdió seis cazas, incluyendo tres F4F y un P-40 en choques. Los *Corsair* sólo consiguieron disparos aislados contra tres *Zero*.

Otro día repleto de combates tuvo lugar el 30 de junio. Al cubrir los desembarcos en Rendova, junto a Nueva Georgia, los cazas de EE. UU. reclamaron 112 derribos, 67 por parte de los *Corsair*, 34 por parte de la Marina y 11 hidroaviones por parte de los cazas del Ejército. Fue una acción que duró todo el día, desde media mañana hasta bien entrada la tarde, y que abarcó toda la zona de Munda. Controlados por los selectores de caza con base en los buques, el VF-21 mantuvo a 32 de sus *Wildcat* embarcados en una patrulla de combate aéreo al amanecer, dando vueltas con los depósitos suplementarios casi a 320 kilómetros de Guadalcanal. Los pilotos del Lt Cdr Ostrom esperaban contar con mucha acción y no quedaron defraudados. Durante aquel día, reclamaron 32 victorias frente a cuatro bajas. El Lt(jg) W. C. Smith consiguió



En 1943, las unidades de caza con mejores resultados de la Marina de EE. UU. tenían su base en tierra, en Guadalcanal (el VF-72 y el VF-11), con más de 120 derribos en un periodo de ocho meses. Uno de los pilotos con más victorias de esta última unidad fue el Lt(jg) Vernon E. Graham, que llegó a ser el único as de la Marina con base en tierra que se convirtió en *as en un día* cuando derribó cinco A6M, el 12 de junio, de una fuerza de 30, interceptados por 16 F4F-4 del VF-11, al noroeste de las Islas Russell. La unidad reclamó otros nueve *Zero* y, a pesar de volver a *Cactus* sin combustible, Graham todavía consiguió realizar un aterrizaje forzoso con la hélice parada.



Este *Wildcat* F4F-4 de los *Sundowners* recibió daños en combate en julio de 1943, casi al final del periodo de servicio del escuadrón. El avión muestra los típicos distintivos de aquel periodo: una combinación básica de dos tonalidades, azul y gris, con estrellas en cuatro posiciones. El *F27* del fuselaje y el *27* de las alas y del capot, estarcidos en blanco, se refuerzan con la típica insignia de los *Sundowner* del VF-11 debajo del parabrisas.

dos *Zero* y un *Betty*, al igual que el Lt(jg) G. F. Boyle. El Lt Ross Torkelson consiguió dos *Betty* y uno probable, mientras que otros dos futuros ases, John Symmes y Tom Roach, consiguieron los dos registros dobles.

Los desembarcos de Rendova supusieron para los pilotos del F4F el último combate importante de la guerra. En agosto, todos los escuadrones de caza de la Infantería de Marina del Pacífico sur se habían reequipado con el F4U, y el pequeño aparato de *Grumman* finalmente desapareció. Aquel mismo mes, los últimos escuadrones de la Marina que utilizaban el F4F en el Pacífico suroccidental fueron retirados de combate (VF-26, -27 y -28, con base en las Islas Russell). Cada uno tenía de 10 a 12 victorias durante el periodo de abril a julio. Los últimos derribos registrados por los F4F de la Marina en el Pacífico tuvieron lugar el 25 de julio cuando el VF-21 reclamó ocho *Zeke* cerca de Munda. El Ens N. W. Hutchings consiguió tres mientras que el Lt(jg) T. H. Moore derribó dos. Cuando finalmente se despejó el humo había finalizado una época de la aviación naval de EE. UU.

Resumen de las Islas Salomón

Desde febrero hasta julio, el VF-21 (con cualquiera de sus denominaciones) reclamó 69 victorias aéreas, el mejor resultado de los escuadrones de F4F en 1943. De hecho, el VF-21 sólo fue superado por los *Corsair* del VMF-213 como mejor escuadrón de caza de los *Airsol* en el periodo que finalizó en agosto, cuando finalmente los F4F desaparecieron del teatro de operaciones. Durante los primeros ocho meses de 1943, los F4F todavía reclamaron el 44 % de todas las victorias aéreas reconocidas a los escuadrones de caza de la Marina y de la Infantería de Marina en el teatro de operaciones del Pacífico.

En total, los escuadrones de F4F de *Cactus* y con base en los portaaviones produjeron unos 30 ases hasta el momento en el que los japoneses se marcharon, a comienzos de febrero de 1943. Otros cinco ases de la Marina y cuatro de la Infantería de Marina salieron durante aquel verano de Guadalcanal y sus alrededores, cuando los combates aéreos se trasladaron hacia Rabaul. Todos eran aviadores con base en tierra que ayudaron a sacar partido de los F4F de la Marina que quedaban en el teatro de operaciones.

La lista estaba compuesta por dos *Sundowner* del VF-11, el Lt(jg) Charles R. Stimpson y el Lt(jg) Vernon E. Graham, que reclamaron 6 y 5 derribos respectivamente, mientras que, lamentablemente cerca, se quedó James S. Swope con 4,67 (Stimpson y Swope se convirtieron ambos en ases del *Hellcat* en 1944). *El Fighting 21* produjo tres ases en 1943: el Lt Ross E. Torkelson, muerto el 22 de julio, además del Lt(jg) John Symmes y el Lt(jg) Thomas D. Roach. El Lt(jg) Cecil E. Harris del VF-27 abrió su registro de victorias en las Islas Salomón antes de conseguir mayores éxitos con el VF-18 del *Intrepid* (CV-11) a finales de 1944. Otro futuro as que consiguió su primera victoria con los F4F del VF-27 fue el Lt Sam L. Silber quien, como capitán de corbeta, mandó los *Hellcat* desde el *Bunker Hill* (CV-17) durante los despliegues de 1943 y 1944 del VF-18.

Entre los mejores *marines*, Smith, Galer y Foss recibieron la Medalla de Honor por sus combates



Mientras la campaña de las Islas Salomón avanzaba a comienzos de 1943, los nuevos escuadrones de F4F se dedicaban a la instrucción en Estados Unidos. En este caso se pueden observar como seis *Wildcat* del VF-24 se disponen en escalón sobre Floyd Bennett Field, Nueva York, en abril. Este escuadrón se desplegó finalmente con los mucho más preparados F6F-3 *Hellcat* en el portaaviones ligero *Belleau Wood*. *(Robert L. Lawson)*

de 1942, al igual que el Lt Jeff DeBlanc del VMF-112 y el Lt Jim Swett del VMF-221 por sus hazañas a comienzos del nuevo año. En total, siete pilotos del F4F recibieron la más alta condecoración del país; incluyendo al Capt Elrod de Wake Island y al Lt(jg) O´Hare de la Marina, casi la mitad de todos los pilotos de caza con Medalla de Honor de la Guerra del Pacífico.

Sin embargo, el conflicto no había terminado, ni mucho menos, para el *Wildcat*. Como parte de la Cuarta Ala de las Islas Ellis, a 1.100 millas náuticas al este de Guadalcanal, el VMF-111 y el VMF-441 fueron los últimos escuadrones de combate de la Infantería de Marina que utilizaron los *Wildcat*. Aunque la guerra a lo largo del Meridiano Internacional era tediosa en comparación con las Islas Salomón, podía volverse violenta en ocasiones. El VMF-441 consiguió el mérito de lograr las últimas victorias del F4F en servicio con EE. UU.: el Capt W. P. Boland, Jr. derribó dos bombarderos y dañó otro durante las incursiones contra Funafuti el 27 de marzo y el 8 de agosto de 1943. Sin embargo, el 441 recibió algunos FM-1 en diciembre y comenzó a utilizar los *Corsair* en enero de 1944. Después de aquello, los únicos *Wildcat* de la Infantería de Marina que quedaban en el teatro de operaciones del Pacífico eran unos cuantos F4F-4 de transporte y F4F-7 de reconocimiento fotográfico, asignados a los escuadrones de servicio y de los cuarteles generales.

La promoción de 1943

Los combates desde enero hasta julio de 1943 produjeron los últimos ases del F4F que se relacionan a continuación:

Ten.	J E Sweet	VMF-221	7	+8,5*
S.Ten. de corbeta	C R Stimpson	VF-11	6	+10*
Ten. de corbeta	R E Torkelson†	VF-21	6	
S.Ten. de corbeta	T D Roach	VF-21	5,5	
S.Ten. de corbeta	J C C Symmes	VF-21	5,5	+5,5*
Ten.	J J De Blanc	VMF-112	5	+3**
S.Ten. de corbeta	V E Graham	VF-11	5	
Cap.	F E Pierce, Jr	VMF-121	5	+1**
Ten.	J G Percy	VMF-112	5	+1**

* Nota: +3 indica tres victorias anteriores al F4F en 1942
+8,5 indica victorias posteriores con el F4U o con el F6F.

Resultado de los escuadrones de F4F del Pacífico
(desde enero hasta agosto de 1943)

VF-21	69	Salomón (incluye 10 victorias con VGF-11)
VF-11	55	Guadalcanal
VMF-12	40	Guadalcanal
VMF-112	25	Guadalcanal
VMF-221	25	Guadalcanal
VMO-251	20	Guadalcanal
VF-10	13	*Enterprise* y Guadalcanal
VF-27	12	Salomón y Russell
VF-28	12	Salomón y Russell
VF-26	11	Salomón y Russell
VMF-214	10	Guadalcanal
VF-72	6	Guadalcanal
VF-6	4	Nuevas Hébridas
VMF-441	2	Islas Ellis
Total	**304***	

* Los resultados del F4U durante el mismo periodo fueron de 386.

LA OPERACIÓN TORCH

En comparación con la guerra del Pacífico, la contribución del F4F al teatro de operaciones europeo fue casi minúscula. Aparte de los escuadrones mixtos antisubmarinos embarcados en los portaaviones de escolta (CVE), los *Wildcat* de la Marina de EE. UU. participaron en sólo dos acciones importantes contra las potencias europeas del Eje. La primera de éstas fue también la más amplia: la *Operación Torch,* la invasión del Marruecos francés en noviembre de 1942.

Cuatro portaaviones estadounidenses fueron asignados a la *Operación Torch,* el *Ranger* y el *Suwannee* (CVE-27), apoyando a la fuerza terrestre principal en Casablanca, con el *Sangamon* (CVE-26 y el *Santee* (CVE-29) cerca de las playas del norte y del sur, respectivamente. En total, tenían a bordo unos 190 F4F, además de SBD y TBF-1.

Enfrentándose a los desembarcos de EE. UU. se encontraban las fuerzas terrestres, navales y aéreas del gobierno de Vichy de Francia. La perspectiva de combatir contra un aliado tradicional de EE. UU., aunque estuviera alineado con la Alemania nazi, parecía extremadamente irónica para muchos pilotos de los portaaviones. Y esta ironía era incluso mayor porque una de las unidades francesas con base en Marruecos tenía sus orígenes en la *Escadrille Lafayette* de 1916.

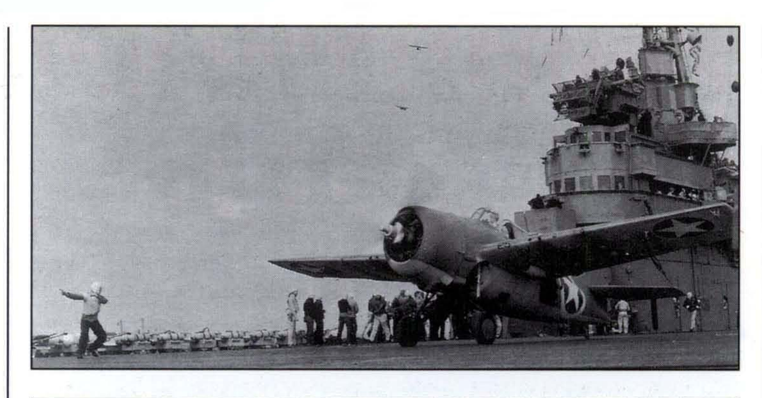


Mientras sus compañeros de la Costa Oeste participaban en constantes combates en la amplia Batalla del Pacífico, el VF-41, equipado con el F4F-4, de la Costa Este, tenía que esperar su hora realizando aburridas patrullas en la zona media del Atlántico desde su portaaviones nodriza, el USS *Ranger*. El BuNº 4084 muestra todos los distintivos habituales que llevaban los cazas de la Marina de EE. UU. durante los primeros seis meses de la guerra. Sin embargo, la oportunidad para la gloria de este escuadrón llegó, en última instancia, a finales de 1942 cuando el Grupo Aéreo del *Ranger* realizó misiones de apoyo para la fuerza de invasión aliada en la *Operación Torch,* que desembarcó en el territorio francés de Vichy en el norte de África en noviembre. En aquel momento, todo el color rojo de la insignia nacional se había borrado y los *Wildcat* del VF-41 llevaban un delgado anillo amarillo en el borde del círculo, especialmente añadido para esta operación. (*Phil Jarrett*)

Las tropas del Ejército de Tierra de EE. UU. llegaron a tierra el 8 de noviembre, encontrado una oposición dispersa. Sin embargo, la Fuerza Aérea francesa sí libró combate. Durante tres días de casi constantes vuelos, los pilotos de los F4F, en su mayor parte inexpertos, infligieron a los más experimentados franceses, que utilizaban los *Dewoitine* 520 y los *Curtiss Hawk* 75, más daños de los que recibieron. El combate aéreo más importante tuvo lugar el 8 de noviembre, cuando los pilotos de los portaaviones reclamaron 18 victorias. El VF-41 del Lt Cdr C. T. Booth consiguió trece derribos en un combate aéreo al norte del campo de aviación de Cazes. El oficial al mando de sus compañeros del *Range*, Lt Cdr John Raby del VF-9, añadió dos más. Los cuatro restantes fueron reclamados por los pilotos del VGF-25 a bordo del portaaviones de escolta *Sangamon.*

Las operaciones del segundo día produjeron muchos menos combates, consiguiendo honores exclusivamente los *Wildcat* del *Ranger*. El *Fighting Nine* reclamó cinco derribos y el VF-41 una solitaria victoria durante las misiones alrededor de Fedala. Las unidades con base en los CVE entraron en acción nuevamente el día 10 cuando un piloto del VGF-29 del *Santee* derribó un *Potez 63* en tierra firme.

A lo largo de toda la *Operación Torch*, los F4F reclamaron el derribo de 25 aviones navales y de la Fuerza Aérea francesa, aunque probablemente también se derribaron por error dos aparatos británicos. Los pilotos con mejores resultados fueron los siguientes:



Un F4F-4 es dirigido en su recorrido por las cubiertas de madera del Ranger mientras una pareja de *Piper L-4 Cubs* del Ejército de Tierra de EE. UU. lo sobrevuelan de forma inadecuada; se trasladó a unos cuantos de estos aviones de observación al Ejército de Tierra en el norte de África a bordo del *Ranger*. A la derecha del *Wildcat* hay material nuevo para los 18 SBD-3 *Dauntless* del VS-41 del buque, que participaron muy activamente en los ataques contra las instalaciones navales y aéreas francesas de Vichy. El *Ranger* poseía no menos de 54 F4F-4, divididos equitativamente entre el VF-9 y el VF-41, que tomaron parte en la *Operación Torch* pero sufriendo considerables bajas ante el fuego terrestre y aéreo del enemigo; 12 *Wildcat* derribados en total, cuatro pilotos muertos y tres capturados. Sin embargo, estas bajas quedaron en cierta medida eclipsadas por la experiencia del VGF-29 a bordo del portaaviones de escolta USS *Santee* (CVE-29). En apenas tres días de combates, esta unidad perdió no menos de 10 de sus 12 *Wildcat*. Cuatro de ellos resultaron destrozados en accidentes al aterrizar en las cortas y embarradas pistas de aterrizaje de Safi. (*Jerry Scutts*)

S.Ten. de corbeta	*C V August*	VF-41	*Ranger*	2
Ten.	*M M Furney*	VF-41	*Ranger*	2
S.Ten. de corbeta	*B N Mayhew*	VF-41	*Ranger*	2
Cap. de corbeta	*J Raby*	VF-9	*Ranger*	2
S.Ten. de corbeta	*C A Shields*	VF-41	*Ranger*	2
Ten.	*E W Wood Jr*	VF-41	*Ranger*	2

A pesar de sus éxitos, el desgaste general de EE. UU. fue importante. El 11 de noviembre, además de cinco bajas aire-aire, otros seis F4F cayeron ante la artillería antiaérea y 14 más se perdieron operacionalmente. La mayor carga la sufrieron los dos escuadrones de caza del *Ranger*, ya que el VF-9 y el VF-41 perdieron una docena de *Wildcat* entre ambos. Aun así, la *Operación Torch* resultó ser valiosa para docenas de jóvenes pilotos que probaron sus sistemas tácticos y su destreza en Marruecos antes de marchar hacia el Imperio de Japón. Uno de los pilotos del VF-9 del Lt Cdr John Raby era el Ens Marvin J. Franger, que derribó un *Curtiss* H-75 sobre Marruecos. Al final de la guerra, Franger fue el único as de la Marina con victorias confirmadas en sus tres periodos de combate, volando desde las cubiertas de cuatro portaaviones diferentes.



El piloto abre suavemente la palanca de gases de su F4F-4 en previsión de la señal de despegue a medio camino del día de inicio de las hostilidades, el 8 de noviembre de 1942. Este avión está equipado con una pareja de depósitos suplementarios de 260 litros que mejoraron significativamente el modesto radio de acción del *Wildcat*, sin limitar su excelente *comportamiento en la cubierta*. Este aparato formaba parte del Grupo Aéreo del *Ranger*. (*Aerospace Publishing*)

Resultados de los escuadrones de F4F en el Atlántico en el 1942-43

VF-41	14	*Ranger*	*Operación Torch*
VF-9	6	*Ranger*	*Operación Torch*
VGF-26	4	*Sangamon*	*Operación Torch*
VF-4	2	*Ranger*	*Operación Leader*
VGF-29	1	*Santee*	*Operación Torch*

EL *WILDCAT* DE EASTERN

Además de los 54 ases del F4F, otros cuatro pilotos de caza consiguieron cinco o más victorias con el *Wildcat salvaje*. El FM-2 operó desde los portaaviones de escolta durante 1944 y 1945, apoyando las operaciones anfibias y submarinas. Sin embargo, este polivalente avión también funcionó admirablemente en el apoyo aéreo directo, en la localización del fuego naval y, cuando llegaba el caso, en el combate aéreo.

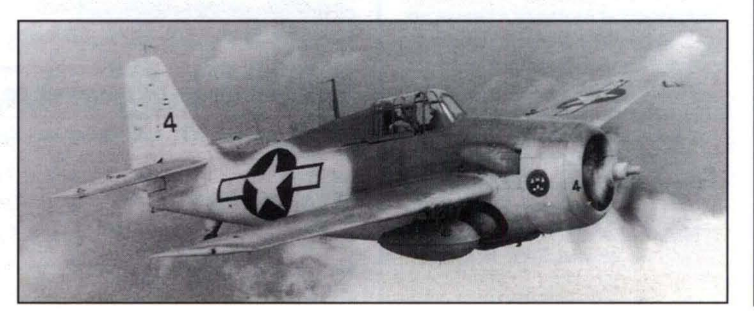
Grumman dejó de fabricar *Wildcat* y *Avenger* en 1943 para centrarse en el F6F *Hellcat*. Por lo tanto, la División Eastern de Aviación de la Corporación General Motors asumió la fabricación del F4F y del TBF de forma que se pudieran mantener en el servicio de la flota ambos modelos. El FM-1 era sencillamente un F4F- 4 fabricado en Eastern, pero el siguiente caza era *un pájaro de color diferente*.

El FM-2 comenzó en realidad su andadura como el XF4F-8e. Con un motor Wright R-1820, y distinguiéndose por su estabilizador vertical más alto y por su timón, este *Wildcat* más ligero y potente voló por vez primera a finales de 1942. Después de que Eastern aprendiera los métodos de fabricación a gran escala, los FM-2 comenzaron a salir de la cadena de montaje de Linden, Nueva Jersey, en septiembre de 1943.

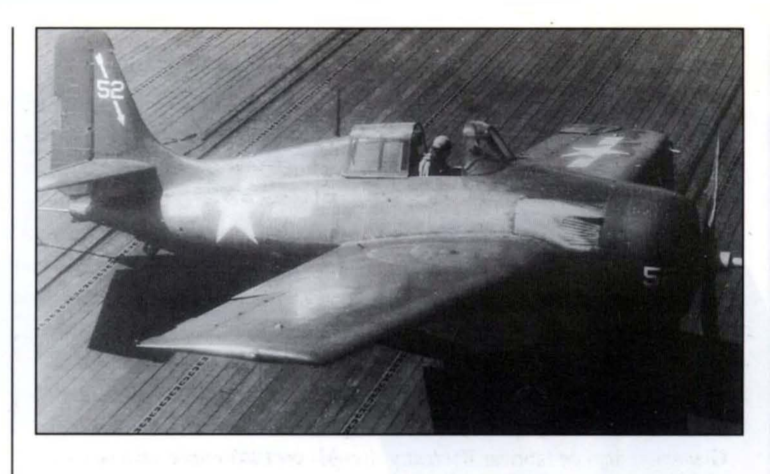
La organización de la mayoría de las unidades de CVE contrastaba con sus compañeros de mayor cubierta. Los escuadrones mixtos disponían tanto de bombarderos como de cazas bajo un único mando, normalmente 12 FM-2 y nueve o más TBM-3. Por lo general, los jefes de escuadrón pilotaban los *Avenger* mientras que un oficial de caza de alta graduación mandaba el contingente de los FM. Sin embargo, hubo unos cuantos grupos aéreos de los CVE organizados según el modelo de los CVL del tipo del *Independence*, con escuadrones de cazas y de torpederos independientes.

Según aumentaron las entregas, los FM-2 comenzaron a aparecer en los escuadrones desplegados a comienzos de 1944. La primera victoria aérea del nuevo caza tuvo lugar probablemente el 20 de marzo de 1944 cuando el USS *Midway* (CVE-63) navegaba al norte de Nueva Irlanda, en el Archipiélago de Bismarck. En una breve escaramuza, el Lt(jg) J. H. Dinneen y el Ens R. P. Kirk, del VC-63, reclamaron el derribo de un *Tony*, un caza del Ejército de Tierra japonés, como la única victoria del escuadrón durante la guerra.

La siguiente victoria tuvo lugar quince días más tarde durante la operación de una agrupación táctica cerca de las Islas Marianas. El 6 de abril, el Lt(jg) R. N. Glasgow del VC-33 del *Coral Sea* (CVE-57) derribó un bombardero *Betty* cerca de Saipan. Esta zona se convirtió en un lugar importante para las operaciones de los *Wildcat* cuando, a mediados de junio, la Quinta Flota se aproximó a las Islas Marianas en masa. Durante las operaciones que



La División Eastern de Aviación de la Corporación General Motors comenzó a distribuir el FM-2 a la flota a comienzos de 1944. Mostrando la sorprendente combinación atlántica, este *Wildcat* del Escuadrón Mixto VC - 13 tuvo su base en el portaaviones de escolta *Tripoli* en marzo de aquel año. Más ligero, pero con más potencia que el F4F-4, el FM-2 alivió la desventaja de funcionamiento que el caza de *Grumman* había mostrado ante sus adversarios japoneses durante dos años. Sin embargo, los combates aéreos en el teatro de operaciones europeo quedaron limitados a un ataque de un día lanzado desde el *Ranger* contra Bode, Noruega, en octubre de 1943. En aquella ocasión, los F4F-4 del VF-4 derribaron dos aviones de observación alemanes. (*Robert L. Lawson*)



La unidad con más victorias con el FM-2 fue el VC-27, que tuvo su base en el *Savo Island* desde finales de 1944 hasta comienzos de 1945. De este escuadrón mixto, al que se le reconocieron 62 victorias aéreas, salieron cinco de los nueve mejores pilotos del FM. Este aparato, el BuN° 56805, tiene la combinación en color azul brillante de finales de la guerra, con el típico emblema de la flecha del *Savo Island* en el estabilizador vertical. En este caso, un aterrizaje bruscamente detenido, el 10 de enero de 1945, ha provocado una caída del lado izquierdo; el escuadrón había comenzado las operaciones el día anterior como apoyo de la fuerza invasora de desembarco en el Golfo de Lingayen, en la isla norte de las Islas Filipinas. (*Robert L. Lawson*)



Quizá la unidad de *Wildcat* que viajó más fue el VF-26. Utilizando el F4F, este escuadrón de los portaaviones de escolta participó en la invasión del norte de África en noviembre de 1942 mientras volaba desde el *Chenango*. A continuación, a comienzos de 1943, el portaaviones de escolta se trasladó a las Islas Salomón, donde el VF-26 operó alternativamente desde tierra y desde el buque. Después de su transformación al FM-2, este escuadrón volvió al combate a bordo del *Santee* desde abril hasta octubre de 1944. En total, el *Fighting 26* reclamó 46 victorias durante la guerra y de él salió uno de los cuatro únicos ases del FM, el Lt Cdr Harold N. Funk, que derribó seis aviones japoneses el 24 de octubre durante la Batalla de Leyte. (*Robert L. Lawson*)

condujeron a la invasión de Saipan, otras siete unidades mixtas registraron sus primeros derribos.

La Batalla del Golfo de Leyte (o la Segunda del Mar de las Islas Filipinas) fue un *festival de combates* que tuvo lugar entre el 24 y el 25 de octubre de 1944. Debido a que los CVE realizaron tantas acciones, éste se convirtió en el periodo más intenso de combates aéreos para los FM-2 durante toda la guerra. El día 24 se les acreditaron a los pilotos de los portaaviones 270 victorias aéreas, incluyendo 65 por parte de los 11 escuadrones mixtos que participaron en los enfrentamientos. Los más activos fueron el VC-3 y el VC-27, cada uno con 14 derribos, y el VF-26 con 11.

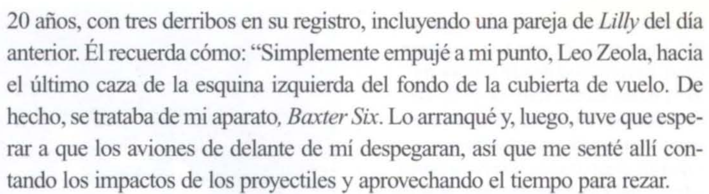
El día 24 de octubre se coronó a los dos últimos ases en un día del *Wildcat*. El Lt Kenneth G. Hippe del VC-3 volvió al *Kalinin Bay* (CVE-68) con un resultado de cinco *Lilly* en veinte minutos, mientras que otros pilotos del VC-3 reclamaron nueve derribos más. El Lt Cdr Harold N. Funk realizó dos salidas desde el *Santee* (CVE-29), reclamando cuatro bombarderos y un *Zeke* por la mañana y, luego, un *Irving* aquella misma tarde; esto suponía más de la mitad del total del VF-26 del día 24.

Los combates aéreos disminuyeron al día siguiente, con 37 victorias del FM-2 entre un total de 71 de los aviadores navales. Sin embargo, en la superficie fue un asunto totalmente diferente. En la madrugada del día 25, una importante fuerza enemiga surgió desde la punta oriental del Estrecho de San Bernardino, entre Leyte y Samar. Cogidos por sorpresa y superados numéricamente de forma amplia, la fuerza de CVE del Rear Adm Clifton Sprague luchó por su supervivencia.

Entre los seis portaaviones del *Taffy Three* se encontraba el *Gambier Bay* (CVE-73), que transportaba el Escuadrón Mixto 10. Casi sin alarma previa, los pilotos se lanzaron sobre los aviones y arrancaron los motores desesperadamente mientras los proyectiles de los cruceros y de los acorazados explotaban cerca a bordo. Uno de los pilotos del FM-2 era el Ens Joseph D. McGraw de

En octubre de 1944, el Ens Joseph D. McGraw, de 20 años, derribó tres aviones con el VC-10 para después conseguir dos más formando parte del VC-80.





20 años, con tres derribos en su registro, incluyendo una pareja de *Lilly* del día anterior. Él recuerda cómo: "Simplemente empujé a mi punto, Leo Zeola, hacia el último caza de la esquina izquierda del fondo de la cubierta de vuelo. De hecho, se trataba de mi aparato, *Baxter Six*. Lo arranqué y, luego, tuve que esperar a que los aviones de delante de mí despegaran, así que me senté allí contando los impactos de los proyectiles y aprovechando el tiempo para rezar.

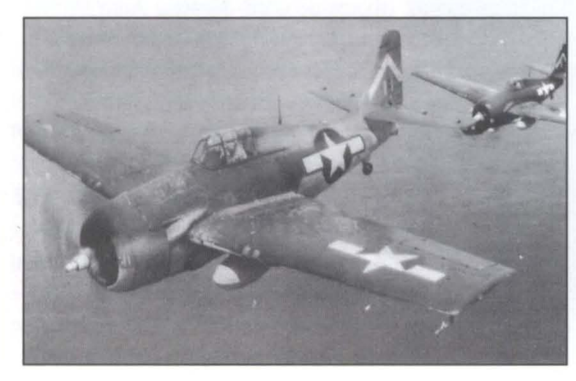
Salí como el último caza, creo, ya que tuve que esquivar un gran agujero en la esquina izquierda delantera de la cubierta justo cuando el Capt Viewig hacía que el barco virara. Me parece recordar que el oficial de la cubierta de vuelo intentaba que rodara hasta una zona que él había escogido como el lugar apropiado para el despegue, pero yo calenté el motor, le indiqué que se apartara del camino y despegué tan pronto como vi la cubierta despejada delante de mí. Esto me dio una posibilidad mejor de evitar los agujeros de delante".

Al contrario que muchos otros pilotos desplazados de los CVE, McGraw evitó la concurrida pista de aterrizaje de Tacloban, en Samar, y buscó una cubierta de vuelo propia. Aterrizó a bordo del *Manila Bay* (CVE-61) y se ofreció voluntario para un ataque contra los cruceros japoneses que se retiraban. Su tercer vuelo del 25 de octubre fue una patrulla de combate aéreo, mandando la segunda sección en una división del VC-80. Un preciso vector del radar colocó a los cuatro *Wildcat* directamente sobre unos 18 *Val* y 12 *Zeke*. El consiguiente combate ilustra la capacidad del FM-2 frente a los A6M5 *Zero* bien pilotados. Después de incendiar cuatro *Val* en su primera pasada, los *Wildcat* ascendieron para enfrentarse a los *Zeke* de la cobertura superior. McGraw recuerda que: "El jefe de los *Zero* era bueno y alcanzó a nuestro jefe de división en el motor, enviándolo al agua (más tarde fue rescatado). Como yo había subido tan rápidamente y muy inclinado, perdí a mi punto, pero evité a los *Zero* en su picado. Así que viré hacia la izquierda en mi ascensión y vi al *Zero* del jefe y a su punto subiendo después de derribar a nuestro jefe. Estaba en una excelente posición por encima y a la derecha de su punto, así que le disparé una ráfaga al motor y a la base del ala lo suficientemente larga como para que se incendiara y explotara.

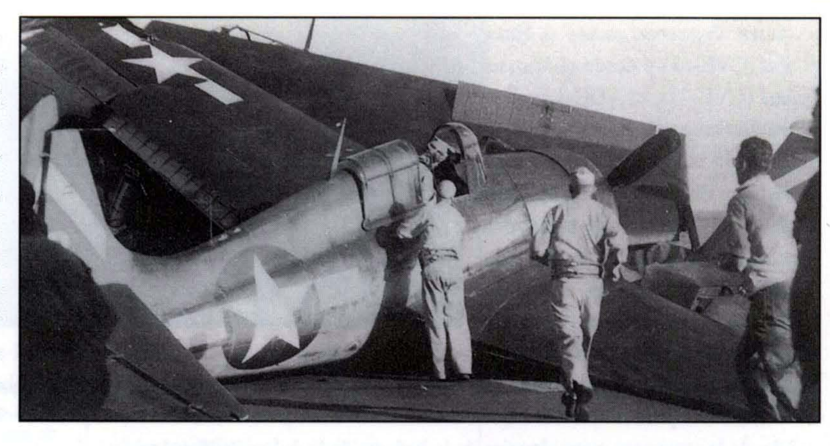
Esto, o le sorprendió o realmente volvió loco al *Zero*, ya que hizo el giro más cerrado que nunca he visto intentar para lanzarse contra mí. Pero yo también subí en una ascensión cerrada hacia la izquierda, girándome hacia él, de forma que no me acertó al disparar por detrás de mí. El giro cerrado del FM-2 debió de sorprenderle porque me di la vuelta rápidamente contra él y, en un ataque frontal, le lancé una ráfaga rápida hacia su motor. Esto realmente le volvió loco porque rápidamente ascendió violentamente hacia mí en lo que yo creía que era un intento de embestirme. Yo también ascendí violentamente para evitarlo; estuvo muy cerca.

Cuando miré por encima de mi hombro, en otro giro cerrado, vi que él echaba mucho humo y que ya caía en picado hacia las nubes. También vi a tres *Zero* más girando hacia mí para separarme de su jefe, envuelto en humo. Lancé una ráfaga a larga distancia contra el más cercano mientras viraba y me lanzaba en picado hacia el agua, pero sólo le acerté en el timón. Afortunadamente, conseguí escapar, disfrutando de la satisfacción de verles a ellos regresar también al lugar de donde venían.

Los FM-2 del VC-80 muestran, a finales de 1944, diferentes combinaciones de colores. El primer *Wildcat*, número 11, lleva el modelo tricolor, mientras que su punto lleva el conjunto azul brillante de finales de la guerra. Desde octubre de 1944 hasta enero de 1945, este escuadrón derribó 16 aviones japoneses en las Islas Filipinas: cuatro *Oscar*, tres *Val*, dos *Zeke*, dos *Tojo*, un *Jake*, un *Jill*, un *Irving*, un *Sally* y un *Tony*. El piloto con más victorias fue el Ens Charles Guthrie con 2,5 victorias, seguido de cerca por el Lt J. L. Morrissey y el Ens J. D. McGraw con dos cada uno. McGraw, trasladado del VC-10 cuando se hundió el *Gambier Bay*, se convirtió en as como resultado de sus victorias con ambos escuadrones. (*Robert L. Lawson*)



El jefe del *Zero* pilotaba un avión verde oscuro sin círculos blancos alrededor de las *albóndigas rojas* y tenía grandes letras y números blancos en su cola, con lo que parecía un rayo de luz o un latigazo marcando su cola por debajo de las letras y los números. Tuve la sensación de que era un piloto veterano que esperaba que los viejos *Wildcat* fuesen presa fácil, por lo que se vio sorprendido y dejó que su mal genio echara a perder lo mejor de él; probablemente no conocía la muy mejorada versión FM-2. No sé lo que fue de él pero con su motor dañado no creo que consiguiera volver a la base".



Este *Wildcat* chocó con uno de los TBM-1C *Avenger* del VC-80 al aterrizar a bordo *del Manila Bay*. Los CVE eran los más pequeños de todos los portaaviones, lo cual exigía una precisión de vuelo incluso mayor que la de los grandes buques del tipo *Essex*. La cubierta de vuelo de un portaaviones de escolta del tipo *Casablanca* medía 145 metros de largo, aunque la cubierta de un CVL del tipo *Independence* era 61 centímetros más estrecha. El hecho de que los aviadores navales tuvieran que volar desde estos pequeños buques en la mayoría de las condiciones climatológicas y, con frecuencia, de noche, dice mucho de su muy depurada técnica. (*Robert L. Lawson*)

Al aterrizar a bordo del *Manila Bay* después de anochecer, McGraw había completado 11 horas en tres misiones. En total, los *Wildcat* del VC-10 consiguieron ocho victorias durante este día, incluyendo las reclamadas inicialmente después de haber sido desplazados del portaaviones nodriza, que se hundió debido al fuego enemigo.

Con mucho, el escuadrón mixto más eficaz en el combate aire-aire fue el VC-27. Entre octubre de 1944 y enero de 1945 los *Wildcat* del *Savo Island* derribaron 61,5 aviones enemigos, incluyendo 17 bombarderos de diversos modelos. Al oficial al mando, Lt Ralph Elliott, se le reconocieron nueve victorias en ese periodo, el mejor resultado no sólo de los FM-2, sino de todos lo pilotos de *Wildcat* de la Marina. Su compañero del VC-10, Joe McGraw, recuerda a Elliott como "un piloto de caza duro incluso antes de entrar en combate".

Otro as del *Wildcat* fue el Lt(jg) George H. Davidson, también del VC-27. Entró en combate con el VF-21 en las Islas Salomón, consiguiendo su primera victoria en 1943. Sin embargo, consiguió tres victorias en solitario y tres compartidas a bordo del *Savo Island*, con un total de 4,5, convirtiéndose de esta forma en el único as *mixto* como resultado de su actividad tanto con el F4F como con el FM. Increíblemente, otros tres aviadores del VC-27 reclamaron cada uno 4,5 victorias de forma que el *Savo Island* tuvo cinco de los nueve mejores puestos entre los pilotos de caza de los CVE.

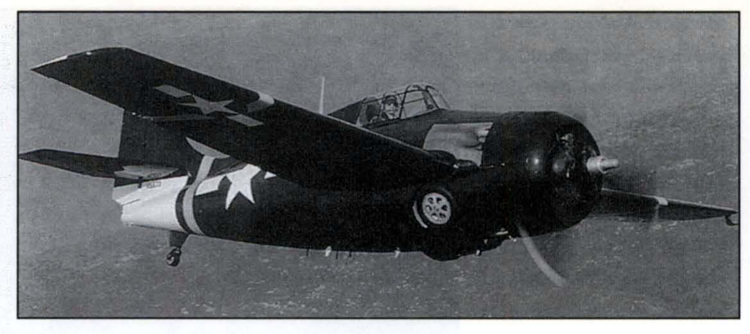
El VC-27 tenía 26 pilotos de caza con un total de 61,5 victorias; un tirador de un TBM también consiguió un derribo. Los cinco mejores pilotos reclamaron 27 derribos, es decir, casi la mitad del total. La oportunidad y la coordinación resultaron ser decisivas ya que sólo otras cuatro unidades de los CVE (VF-26, VC-81 y VC-84, además del VOC-1) registraron 20 victorias o más. La asombrosa actuación del VC-27 durante cinco días a finales de octubre produjo 28 derribos, seguidos de nueve a mediados de diciembre y 24 más durante cuatro días a comienzos de enero de 1945.

Durante las campañas de las Filipinas, Iwo Jima y Okinawa, dos unidades de FM-2 proporcionaron su apoyo vital como escuadrones mixtos de observación. Especialmente preparados para localizar el fuego naval, el VOC-1 y el VOC-2 volaron casi de forma continua durante el día, facilitando a los cruceros y a los acorazados información precisa sobre los blancos

El mejor as del FM-2, el Lt Ralph Elliot del VC-27, se sube a bordo de *su Wildcat*, situado en la cubierta del *Savo Island* a finales de 1944. *Baldy* era el nombre del pastor alemán de su hermano.



en tierra. Operando desde el *Wake Island* (CVE-65) y desde el *Marcus Island* (CVE-77), el VOC-1 realizó probablemente más horas por piloto que ningún otro escuadrón de caza de la Flota del Pacífico. Los pilotos también tuvieron oportunidades para el combate aéreo, reclamando 20 derribos. Mientras tanto, el VOC-2 del *Fanshaw Bay* (CVE-70) derribó cinco enemigos en Okinawa. Pero, indudablemente, su mayor contribución fue la eliminación del fuego de los cañones para los *marines* que combatían en tierra.



Aunque no fue fotografiado hace 50 años, como el resto de los aviones de este libro, no obstante, merece la pena incluir este FM-2 de la Fuerza Aérea Confederada, magníficamente restaurado, ya que lleva los distintivos auténticos de la poco conocida unidad VOC-1 que operó desde las cubiertas del USS *Wake Island* (CVE-65) y del USS *Marcus Island* (CVE-77) en 1945. Esta unidad, que participó muy activamente en las invasiones de Iwo Jima y Okinawa, operó como observadora del fuego de los cañones navales, volando casi de forma continuada sobre las islas y transmitiendo información sobre la caída de los proyectiles a los acorazados y los cruceros de la Marina. Sin embargo, aunque los pilotos del VOC-1 estuvieron completamente ocupados desarrollando esta función especializada, consiguieron derribar 20 aviones japoneses, situando a su unidad en el cuarto puesto de la clasificación general de derribos con el FM-2.

Una de las mayores coincidencias de la historia de la Aviación Naval tuvo lugar el 12 de enero de 1945. Mientras la Agrupación Táctica 38 lanzaba ataques contra los japoneses y las fuerzas francesas de Vichy en Saigón y en otros lugares, los portaaviones de escolta mantenían patrullas de combate aéreo que provocaban algunos contactos. Uno de éstos fue un *Jake*, interceptado a unas 350 millas náuticas de la costa de Indochina por dos *Wildcat* del *Nehenta Bay* (CVE-74). La sección del VC-11 atacó y derribó el hidroavión, nada extraño en ello, excepto que los eficaces pilotos fueron el Lt(jg) Alton S. y Grant L. Donnelly. Ha sido la única ocasión en la historia de la Marina de EE. UU. en que dos hermanos han compartido una victoria aérea. Es más, fue el único derribo del VC-11 en la guerra.

El Día de la Victoria, a los FM de los 38 escuadrones mixtos se les habían reconocido unas 432 victorias aéreas. Las mejores unidades fueron las siguientes:

Los escuadrones con más victorias del FM-2

VC-27	*Savo Island*	61,5	+1 de los TBM
VF-26	*Santee*	31	
VC-81	*Natoma Bay*	21	+1 de los TBM
VOC-1°	*Wake Island* y *Marcus Island*	20	
VC-84	*Makin Island*	19	
VC-21	*Nassau* y *Marcus Island*	18	
VC-3	*Kalinin Bay*	17	
VC-75	*Ommaney Bay*	17	
VC-93	*Shamrock Bay*	17	
VC-5	*Kitkun Bay*	16	
VC-10	*Gambier Bay* y *Tacloban Field*	16	+1 de los TBM
VC-80	*Manila Bay*	16	

De los 432 aviones derribados, el 12 % de los derribos fueron reclamados por nueve pilotos.

Los pilotos con mejores resultados del FM-2

Lt R. E. Elliott	VC-27	*Savo Island*	9
Lt Cdr H. N. Funk	VF-26	*Santee*	6+0,50
Lt K. G. Hippe	VC-3	*Kalinin Bay*	5
Ens J. D. McGraw	VC-10, -80	*Gambier Bay, Manila Bay*	5
Lt T. S. Sedaker	VC-84	*Makin Island*	4'83
Lt(jg) G. H. Davidson	VC-27	*Savo Island*	4,50+1 en el F4F
Ens T. S. Mackie	VC-27	*Savo Island*	4,50
Ens R. E. Pfeifer	VC-27	*Savo Island*	4,50
Ens W. O. Stubbs	VC-27	*Savo Island*	4,50

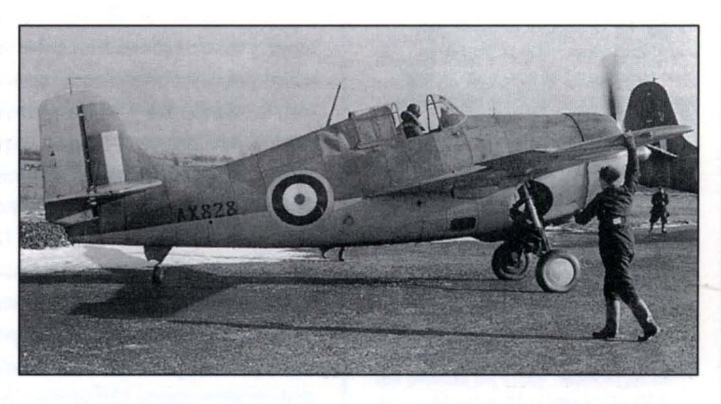
El Lt Kenneth G. Hippe del VC-3 derribó cinco bombarderos *Lilly* en un ataque de 20 minutos durante el primer día de la Batalla del Golfo de Leyte (24 de octubre de 1944), convirtiéndose de esta forma en el último *as en un día* del *Wildcat*. El Lt Cdr Harold N. Funk del VF-26 también consiguió cinco aviones un poco antes aquella misma mañana, para derribar posteriormente un sexto aquel día.



LA AVIACIÓN DE LA FLOTA

La influencia de la Marina Real sobre el F4F fue considerable. La Aviación de la Flota (FAA) introdujo este modelo en combate un año antes de Pearl Harbor y ejerció su influencia, contraria a la opinión de los escuadrones de la Marina de EE. UU., en el equipamiento del armamento. Pero, pese a todo, el *Wildcat* fue el primer caza verdaderamente moderno que utilizaron los portaaviones británicos, y representó un enorme paso adelante para la aviación de la Marina Real.

Hasta el momento de la guerra en 1939, la Royal Air Force (RAF) mantenía un amplio control de la aviación naval. Después, casi en el último minuto, las Fuerzas Armadas reconocieron la importancia de un elemento aéreo integrado y se pusieron en marcha para modificar la organización. El acuerdo resultante pasaba de ser insatisfactorio a poco satisfactorio y no fue del gusto de todas las partes ya que el Mando de Costas de la RAF mantenía el control de la búsqueda y de las patrullas marítimas. Sin embargo, la aviación de los portaaviones británicos podía actuar rápidamente, sin tener que luchar más por la financiación de la RAF.

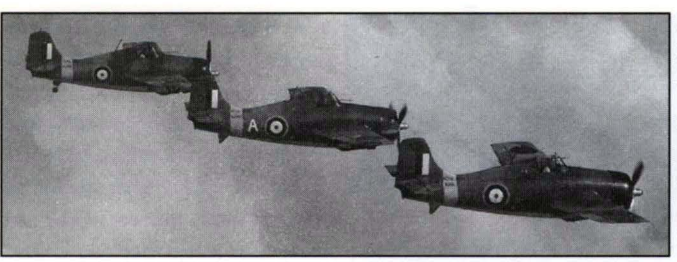


Uno de los últimos supervivientes de la importante partida de 85 *Martlet I* originalmente *adquiridos* por la FAA, recibe las indicaciones para colocarse en posición en una rampa recientemente deshelada a comienzos de 1942. Muchos de los G-36A ex-franceses habían resultado o bien derribados o retirados del servicio en aquel momento, manteniéndose unos cuantos en escuadrones de instrucción por todo el Reino Unido. Este desgastado ejemplar pertenecía al Sqn 795, una de las unidades operacionales de instrucción encargadas de producir en profusión pilotos cualificados para el *Martlet*. El más numeroso *Martlet Mk II* era el instrumento de instrucción preferido en aquel momento de la guerra, aunque también se utilizaban con funciones educativas varios *Mk III* (procedentes de la Marina griega) de ala fija, poco frecuentes. (*Aeroplane*)

En septiembre de 1939, la fuerza de la FAA constaba solamente de 231 aviones, incluyendo 142 *Swordfish* y 46 *Walrus*. El HMS *Glorious* disponía de 12 *Sea Gladiators,* pero estaba claro que había una necesidad urgente de un caza rápido y moderno para los portaaviones. Aunque se llegaron a fabricar en última instancia las versiones navales del Hawker *Hurricane* y del Supermarine *Spitfire,* ninguna llegó a ser totalmente satisfactoria. El *Seafire,* especialmente, era susceptible a daños en los aterrizajes normales, y al *Fairey Fulmar* de dos plazas, aunque fabricado como caza para los portaaviones, le faltaba rendimiento. Los *Fulmar*, que entraron en servicio con el Sqn 806 en septiembre de 1940, fueron seguidos al mes siguiente por los *Martlet* del 802. Unos 25 nudos más rápido que el *Fulmar* a nivel del mar, el *Grumman* ampliaba esta ventaja a 85 nudos en vuelo nivelado en altura.

Irónicamente, la *Aéronavale* de Francia se convirtió en la fuente de los *Wildcat* originales británicos. La versión para exportación G-36A era esencialmente un F4F-3 con motor R-1820 de Wright en lugar del Pratt & Whitney. Se habían encargado ochenta, pero no se pudo entregar ninguno antes de que Francia cayera en junio de 1940. Por consiguiente, la Marina Real asumió la partida original y pronto encargó 100 G-36B más con alas abatibles y con los motores originales R-1830. Estos F4F fueron bautizados como *Martlet Mk I* y *II* respectivamente.

A pesar de su diseño avanzado, el *Mk I* tenía una utilidad limitada. Con problemas relacionados con el armamento, el equipo y la instrumentación



franceses, se mantuvieron con base en tierra con el Sqn 804 en Hatston. Las dificultades del patín de cola y de los improvisados afustes del calibre 12,7 mm provocaban problemas, pero los *Martlet* funcionaban bastante bien. El día de Navidad de 1940, una sección del 804 interceptó un bombardero de reconocimiento Ju88 sobre la base de la Flota en Scapa Flow. El Lt L. V. Carter y el Sub-Lt Parke le alcanzaron en uno de los motores y el *Junker* realizó un aterrizaje forzoso en un pantano cerca de Loch Skail. El *Martlet* había conseguido su primer derribo; ese mismo mes el VF-4 aceptó los primeros F4F-3 de la Marina de EE. UU.

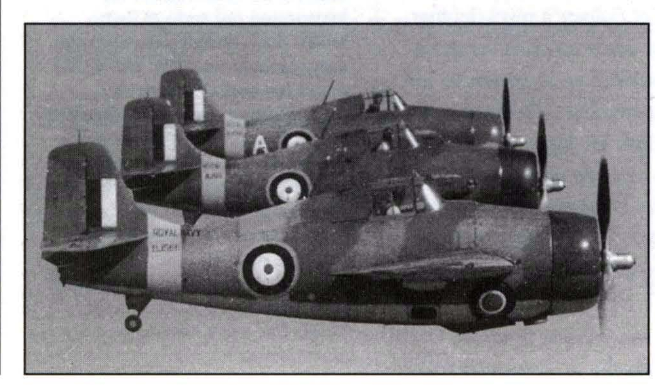
Un trío de *Martlet I* de ala fija en formación para la cámara durante una sesión fotográfica oficial preparada para un fotógrafo de la Marina en septiembre de 1941. Un aparato lleva un código de letras individual, mientras que el caza guía tiene el número 57 pintado detrás del círculo. En la base del timón de cada *Martlet* se había aplicado una tenue banda azul del teatro de operaciones europeo; este distintivo se veía con más frecuencia en los cazas de la RAF. Los aparatos de la FAA la llevaron durante un breve periodo de tiempo, sólo entre 1941 y 1942. Aunque no hay visibles distintivos identificativos de las unidades, es probable que estos aparatos pertenecieran bien al Sqn 778 o al Sqn 795. Los dos realizaban la instrucción con el *Martlet* en aquel momento. *(Aeroplane)*

El primer escuadrón de *Martlet* en desplegarse en un portaaviones fue el 802 del Cdr John Wintour. Armado con seis Mk I, esta minúscula unidad llegó a bordo del HMS *Empire Audacity* en septiembre de 1941, con destino a las rutas del convoy del Atlántico Norte hacia Gibraltar. El *Audacity* era un buque de vapor alemán capturado (el *Hannover* de 5.500 toneladas) y, aunque sólo podía alcanzar 14 nudos, su rápida transformación en portaaviones de escolta hizo que superara su limitada capacidad operativa.

Los *Martlet* de Wintour fueron concebidos inicialmente para defender los lentos convoyes contra la exploración y los ataques de los bombarderos de gran alcance de la Luftwaffe. Sin embargo, los *Grumman* también resultaron ser útiles en acciones contra submarinos al facilitar una alarma previa de los buques enemigos. Durante la primera semana de navegación se realizaron dos avistamientos, obligando a los submarinos alemanes a sumergirse. Después, el 21 de septiembre, el Sub-Lt N. H. Patterson y el G. R. P. Fletcher tuvieron su oportunidad. Atacaron a un *Focke-Wulf* Fw 200 *Kondor* que estaba bombardeando unos buques torpederos y, entre ambos, dispararon 320 proyectiles del calibre 12,7 mm y le arrancaron la cola; resulta interesante que lo identificaran como un *Kurier*, el avión de línea civil a partir del cual se derivó el bombardero. Aquella tarde, otra sección de *Martlet* persiguió un Ju 88 de observación. El Sqn 802 había demostrado su eficacia, pero el trayecto de ida le costó al Convoy OG-74 cinco buques. En su regreso a Gran Bretaña en octubre encontró poca oposición.

Cuando se publicó esta fotografía en septiembre de 1941, salió con el siguiente pie: "¡Un caza yankee en la Marina Real!" Ahora en formación en línea, el trío de *Martlet* que aparecía en la fotografía anterior presenta una formación impecable para la cámara, lo cual nos lleva a pensar que eran pilotos alumnos los que pilotaban estos cazas. *(Phil Jarrett)*

Sin embargo, el *Audacity* estaba de nuevo en el mar antes de finales de mes, luchando más contra la climatología adversa que contra los alemanes. Los vientos fuertes y las marejadas convirtieron las operaciones de vuelo de difíciles en imposibles, con la cubierta del CVE inclinada hasta 20 metros. Se perdió un *Martlet* por la borda al intentar aterrizar, pero se recuperó al piloto.



El 8 de noviembre, el Lt Cdr Wintour fue guiado por vectores en un contacto de radar, consiguiendo una interceptación. El oficial al mando realizó dos pasadas, incendiando el *Focke-Wulf,* aunque todavía mantenía su vuelo horizontal. Sin embargo, uno de los ametralladores consiguió un disparo limpio en el *Martlet* y derribó el *Grumman* antes de que el Sub-Lt

Hutchinson acabara con el *Kondor*. Más tarde ese mismo día, la *Sección roja* del Sub-Lt Eric Brown se encontró con dos *Kondor*, persiguiéndolos de forma independiente. *Winkle* Brown entabló un prolongado duelo entre espesas nubes, finalizando en un enfrentamiento frontal con el Fw 200. Derribó el bombardero, pero la moral se resintió; dos derribos por la pérdida del popular oficial al mando se consideró un mal cambio.

Sin embargo, por entonces el *Audacity* estaba demostrando su valía. El *Convoy* OG-76 llegó a Gibraltar completamente intacto, un éxito poco frecuente a finales de 1941. El 802 realizó un rápido cambio en Gran Bretaña y, bajo el mando del Lt Cdr Donald Gibson, volvió al mar a mediados de diciembre con sólo cuatro *Martlet* para escoltar a 32 buques mercantes.

La travesía comenzó mal y no hizo más que empeorar. Solamente en el tercer día fuera, el Sub-Lt Fletcher atacó a un submarino alemán en la superficie que, en lugar de sumergirse, prefirió combatir. El preciso fuego de 37 mm alcanzó al *Martlet*, que se estrelló cerca del *U-131*. Finalmente, los escoltas hundieron al submarino que había matado a Fletcher.

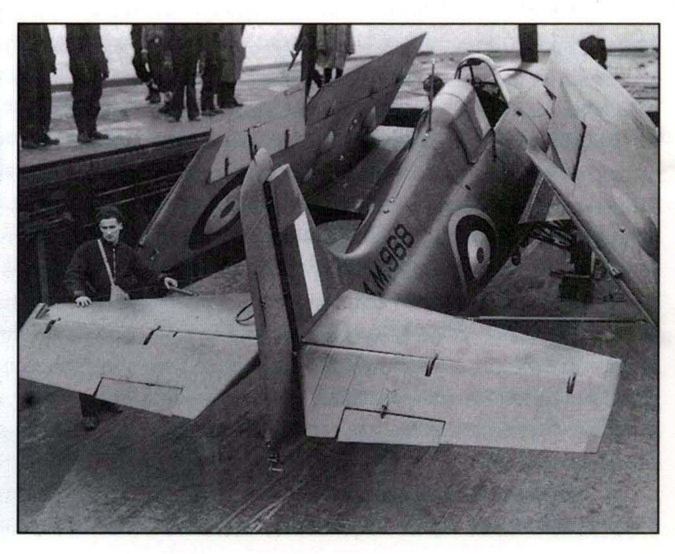
Dos días después, el 19 de diciembre, la *Sección roja* entró nuevamente en acción. Eric Brown repitió su táctica de enfrentamiento frontal con parecidos resultados a la ocasión anterior, convirtiéndose en el primer piloto de caza en destruir dos *Kondor*. Su punto dañó otro que escapó con la protección de las nubes. Aquella tarde, la *Sección amarilla* del Lt Cdr James Sleigh encontró otro bombardero y repitió la aproximación de Brown. Disparando a un alcance mínimo, se elevó en el último segundo y colisionó contra el Fw 200. De vuelta a la cubierta, encontró parte del alerón del bombardero en su patín de cola.

Los tres cazas restantes estuvieron en el aire casi constantemente de día, comunicando múltiples contactos. Pero no había protección aérea por la noche, la hora de caza favorita de los capitanes de los submarinos alemanes. En la noche del 20 al 21, el *U-571* cumplió las órdenes del Adm Doenitz de hundir al molesto portaaviones, una misión que realizó oportunamente con tres torpedos. La pérdida de vidas humanas fue grande y sólo sobrevivieron cinco pilotos.

Durante su carrera de tres meses de combates, el Sqn 802 había marcado el camino para el futuro. Al derribar cinco Fw 200 y desviar al menos diez submarinos alemanes de su misión, los *Martlet* habían demostrado la valía de los cazas de los portaaviones de escolta. Más escuadrones y más CVE le seguirían.

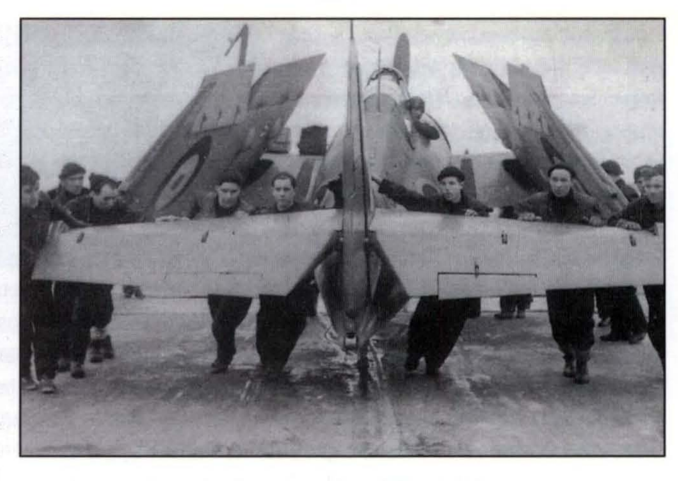
Durante el periodo de los convoyes por el Atlántico Norte del *Audacity*, otro escuadrón de *Martlet* se estaba dando a conocer en climas más cálidos. El 805, anteriormente del HMS *Formidable*, operaba bajo el control de la RAF en Sidi Haneish, Egipto, con ocho *Martlet III* (F4F-3A antiguamente de la Marina Griega y desviados a la Marina Real). Tras interminables combates con los Bf 109 y los Me 110, esta unidad finalmente consiguió una victoria el 28 de septiembre de 1941. Realizando una patrulla costera a lo largo de la frontera libia, el Sub-Lt W. M. Walsh se

El *Martlet II* disponía de dos Browning calibre 12,7 mm adicionales y, lo que es más importante, de alas abatibles, como se muestra aquí en esta excelente fotografía de Charles E. Brown. Al igual que el *Martlet I*, fue fabricado en pequeñas cantidades y sólo se entregaron 100 a la FAA desde octubre de 1940 en adelante. Los diez primeros Mk II fueron adaptados con las viejas alas fijas, quedando inmediatamente relegados a funciones de instrucción una vez que llegaron al Reino Unido. De los restantes 90 aviones, 36 fueron compartidos entre unos cuantos escuadrones que operaban desde los portaaviones de la Flota en Gran Bretaña; por ejemplo, este avión en concreto perteneció al Sqn 881 a bordo del HMS *Illustrious*. Junto con su escuadrón gemelo, el 882, esta unidad entró por vez primera en acción durante la ocupación británica de la base naval francesa de Vichy en Diego Suárez, en la isla de Madagascar, en mayo de 1942. Tanto las patrullas de combate como las de ataque fueron realizadas por ambas unidades, aunque el 881 fue el único escuadrón que derribó aviones enemigos (dos bombarderos ligeros *Potez* 63-11 y tres cazas *Morane* MS.406). En contrapartida, los pilotos de Vichy derribaron un único *Martlet*. El piloto de la FAA con mejores resultados en el *Martlet* durante la guerra fue el Lt C. C. Tomkinson, que reclamó sus 2,5 derribos durante esta operación. (*Phil Jarrett*)



enfrentó a tres Fiat G.50 italianos y logró la primera victoria del *Martlet* sobre la segunda potencia importante del Eje en Europa.

Al trasladarse a Tobruk, el 805 entabló más combates a lo largo de las rutas de los convoyes costeros. El Sub-Lt A. R. Griffin desbarató un ataque de torpederos de la *Regia Aeronáutica* el 28 de diciembre, derribando un SM.79 y dispersando a los demás. Sin embargo, uno de los ametralladores italianos tuvo el *Martlet* a su alcance, derribándolo sobre el mar. En julio de 1942, el escuadrón había acreditado dos Savoias más y un Ju 88, trasladándose posteriormente a África oriental para realizar patrullas sobre el Océano Índico.



Las fuerzas francesas de Vichy fueron barridas del cielo; un *Martlet II* del Sqn 881 es colocado manualmente en su posición a bordo de la salada cubierta del *Illustrious* después de una patrulla, el 7 de mayo de 1942. Destacan las guías de las ruedas del avión encaramadas en lo alto del ala izquierda. (*Aeroplane*)

Los *Martlet* con base en los portaaviones también estuvieron activos en esta zona. Embarcados en el HMS *Illustrious*, los Sqn 881 y 882 participaron en la ocupación de Diego Suárez, en Madagascar, en mayo de 1942. Del día 5 al 7, los Mk II proporcionaron el apoyo terrestre y protegieron la agrupación táctica de la aviación francesa de Vichy. Durante aquel periodo, el 881 derribó tres cazas MS.406 y dos bombarderos rápidos de reconocimiento *Potez* 63, a cambio de un *Martlet* que realizó un aterrizaje forzoso. Esto dejó a un único enemigo del Eje no representado todavía entre las víctimas de los *Grumman* de la FAA; un descuido que estaba a punto de resolverse.

Al navegar desde la Bahía de Bengala a comienzos de agosto, el *Illustrious* y el *Formidable* atrajeron la atención de las patrullas marítimas japonesas. El día 7, la fuerza británica fue avistada por dos hidroaviones *Kawanishi* H6K, uno de los cuales evitó la interceptación. Sin embargo, el Sub-Lt J. E. Scott y el Sub-Lt C. Ballard del Escuadrón *Triple Ocho* derribaron el segundo *Mavis*, completando un *gran slam* del Eje para el *Martlet*.

Posteriormente, durante ese mismo mes, los *Martlet* se dedicaron a los adversarios alemanes e italianos en el Mediterráneo. La *Operación Pedestal* implicó a tres portaaviones (*Eagle, Victorious* e *Indomitable*) escoltando un convoy con destino a Malta; el Sqn 806 iba embarcado en el último de estos portaaviones. Aunque el grueso de la defensa aérea estaba compuesto por 48 *Sea Hurricane* y *Fulmar*, media docena de *Grumman* del 806 participaron intensamente en las constantes incursiones aéreas contra el 12º. Hasta 100 bombarderos y torpederos participaron; los *Martlet* registraron 4 de los 30 derribos reclamados (dos SM.79, un Reggiane Re.2000 y un Ju 88). Se perdió uno de los *Martlet*, así como otros doce cazas británicos. Pero los daños no se limitaron a la aviación de la FAA. En el momento de la conclusión de la *Operación Pedestal*, el *Eagle* había sucumbido ante un submarino alemán y sólo cinco de los 14 buques mercantes llegaron a Malta. Sin embargo, estos sacrificios fueron suficientes para conservar la isla hasta que el asedio aéreo finalmente terminó.



"¡No olvide ponerse esto, señor!" En enero de 1943 el Sqn 882 se había reequipado con la última versión del *Martlet* de *Grumman*, el Mk IV, y se había trasladado de portaaviones al HMS *Victorious* (*Aeroplane*)

Los combates del año finalizaron cerca de Argelia durante la *Operación Torch* en noviembre. Aparte de la fase de la Marina de EE. UU. contra el



Una parte importante del Sqn 893 se concentra en la línea central del HMS *Formidable* antes de despegar en patrullas sobre el Mediterráneo en febrero de 1943. Un marinero se sitúa en la punta de cada ala para evitar que los *Martlet* rocen sus superficies de vuelo cuando el portaaviones se inclina debido al viento. Otros miembros de la tripulación esperan la señal debajo de los fuselajes para retirar las cuñas de las ruedas. El siguiente periodo de combate del Sqn 893 tuvo lugar en julio de 1943, cuando apoyó la *Operación Husky* en la que los aliados invadieron la isla italiana de Sicilia. (*Aeroplane*)

Marruecos francés, dos portaaviones de la Marina Real con *Martlet* apoyaron la parte oriental del plan. El *Formidable*, de vuelta ya del Océano Índico, embarcó a los Sqns 888 y 893 con el Mk II y el IV, respectivamente. El Sqn 882, a bordo del *Victorious*, también utilizaba el Mk IV, convirtiendo el total de *Grumman* a bordo de los dos buques en 42 aparatos. El nuevo modelo era, de hecho, el F4F-4B, con el armamento de seis ametralladoras preferido por la Marina Real.

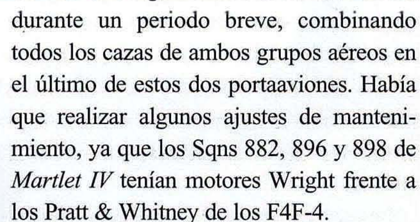
Los combates comenzaron el 6 de noviembre cuando el Lt D. M. Jeram mandó una sección del *Triple Ocho* durante el derribo de un *Bloch* 174. Dos días después, una escuadrilla del Sqn 882 capturó el campo de aviación de Blida, cerca de Argelia. Esta hazaña sin precedentes se consumó cuando el jefe de la escuadrilla aterrizó después de observar banderas blancas en tierra. Mientras sus compañeros volaban en círculos por encima, el Lt B. H. C. Nation recibió la rendición del jefe de la base pro-aliada. Después de traspasar su premio a las asombradas tropas estadounidenses, Nation volvió al *Formidable* con una historia para relatar durante mucho tiempo.

La tregua provisional franco-británica se rompió en pedazos el día 9 cuando los bombarderos de la Luftwaffe intervinieron. De esta forma, el Sqn 882 reclamó un He 111 derribado y un Ju 88 dañado, mientras que Jeram del 888 consiguió otro *Junker*, que compartió con su punto.

A estas alturas de la *Operación Torch*, el único escuadrón de *Martlet* que no había participado en los combates aéreos era el 893 del *Formidable*. Sin embargo, el día 11 una escuadrilla de cuatro aviones interceptó y derribó un avión bimotor identificado como un SM.84 italiano. La tragedia se materializó cuando los pilotos de la FAA se enteraron posteriormente de que habían derribado realmente un *Hudson* de la RAF con base en Gibraltar.

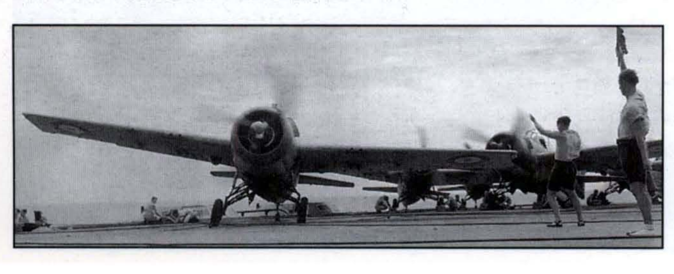
La primera mitad de 1943 fue relativamente tranquila para los pilotos de los *Martlet*. Los dos escuadrones de caza del *Furious*, 881 y 890, hicieron el trayecto del Mar del Norte en patrullas por lo general sin resultados, aunque entablaron combates ocasionalmente. Tres Bv 138 fueron derribados en julio antes de que el lugar de encuentro se trasladara al Atlántico. Los hidroaviones trimotores *Blohm und Voss* se convertirían en las víctimas más frecuentes de los *Martlet*, con 12 anotaciones en el libro de victorias.

En ese mismo momento en el Pacífico, los *Wildcat* de EE. UU. y los *Martlet* británicos se entremezclaban en el mismo buque. El USS *Saratoga* y el HMS *Victorious* habían establecido una organización de cubierta mixta



durante un periodo breve, combinando todos los cazas de ambos grupos aéreos en el último de estos dos portaaviones. Había que realizar algunos ajustes de mantenimiento, ya que los Sqns 882, 896 y 898 de *Martlet IV* tenían motores Wright frente a los Pratt & Whitney de los F4F-4.

Sin embargo, la fuerza angloamericana



Un Mk IV del Sqn 878, que se inclina por la izquierda mientras se eleva el ala derecha por el fuerte viento que sopla por la proa del *Illustrious*, indica cuán *blando* era el tren de aterrizaje del *Martlet/Wildcat*. El piloto rueda cautelosamente hacia delante bajo las indicaciones del marinero con sandalias (¡!) y, una vez en posición, dará gas y comenzará su despegue cuando vea al teniente de vuelo bajar la bandera. Esta instantánea fue tomada a comienzos de 1944 cuando el portaaviones navegaba por el Mediterráneo. (*Aeroplane*)

cooperó durante la *Operación Toenail* (la toma de la Isla de Nueva Georgia a finales de junio y comienzos de julio). El *Fighting Three*, bajo el mando del Lt Cdr L. H. Bauer, no tuvo problemas al operar con la FAA, a pesar de los procedimientos diferentes para la señalización de los aterrizajes. De hecho, a los estadounidenses les gustó bastante la organización ya que se beneficiaban de la costumbre de la Marina Real de servir licores a bordo de los buques. Al menos, un exultante piloto les recordó a sus compañeros de buque este hecho lanzando un mensaje a la cubierta de vuelo del *Sara* en una lata de cerveza, ¡una lata de cerveza vacía! El *Victorious* dejó el Pacífico en agosto sin haberse enfrentado a la aviación japonesa.



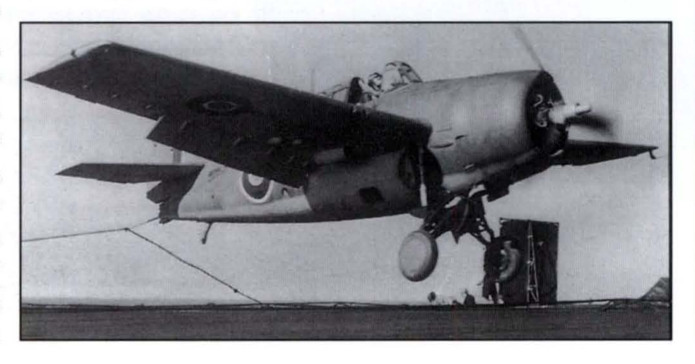
No todos los escuadrones de *Wildcat* disfrutaron del lujo de una amplia cubierta de vuelo desde la que operar. Por ejemplo, los Sqns 882 y 898 tenían como base los modestos confines del HMS *Searcher*. Este desfile de aviones se realizó especialmente para el fotógrafo Charles E. Brown a mediados de abril de 1944; el portaaviones y su ala aérea acababan de terminar las misiones de eliminación de la artillería antiaérea que realizaron en apoyo de la aviación de la FAA, que atacaba el acorazado de bolsillo *Tirpitz*, en los fiordos noruegos. (Aeroplane)

El 1 de diciembre de 1943, dos años después de la pérdida del *Audacity*, otro Fw 200 cayó malogrado ante los *Martlet*. El portaaviones de escolta *Fencer* disponía de un escuadrón mixto, el 842, compuesto por *Martlet* Mk IV y *Swordfish;* dos cazas atacaron al solitario Fw 200 con el resultado previsible. Fue el sexto derribado por los *Martlet* británicos.

A finales de 1943 comenzó a llegar un nuevo modelo ya que el FM-1 de Eastern se enviaba como el *Martlet* Mk V. El primer combate de este nuevo modelo tuvo lugar el 12 de febrero de 1944 cuando el *Pursuer* lanzó elementos de los Sqns 881 y 896 para defenderse contra los ataques de los bombarderos cuatrimotores. Armados con bombas de planeo controladas por radio, los Fw 200 y los He 177 intentaron desorganizar un convoy de Gibraltar, pero fueron interceptados por cuatro Mk V. En un poco frecuente combate nocturno, los *Martlet* reclamaron uno cada uno, sin bajas propias. Los pilotos del portaaviones informaron que los ametralladores alemanes parecían utilizar los tubos de escape incandescentes del *Martlet* como su punto de mira.

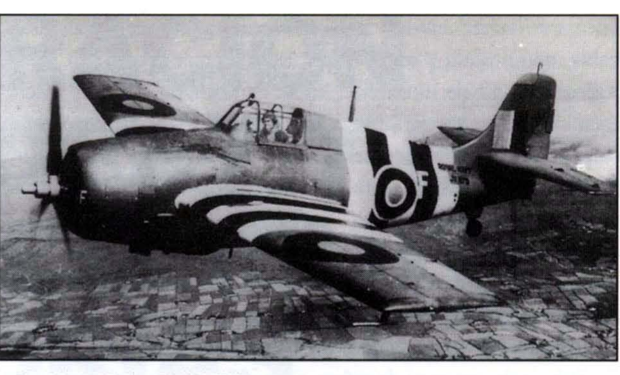
Cuatro días más tarde, y a casi 320 kilómetros al oeste de Irlanda, los Mk IV del *Biter* reclamaron un Ju 290, añadiendo otro bombardero multimotor a la creciente lista de los *Grumman*. Dos neozelandeses, el Lt W. C. Dimes y E. S. Erickson, dispararon 1.460 proyectiles contra el gran avión para asegurarse su derribo. Sin embargo, el *Junker* fue la última víctima del *Martlet*. En marzo, los nombres británicos de los aviones estadounidenses se normalizaron según el modelo de EE. UU., de forma que los F4F y los FM de la Marina Real se convirtieron también en *Wildcat*. Igualmente, el *Tarpon* se convirtió en el *Avenger* en las unidades británicas.

Enganchado en el aire por el gancho de su cable, un *Wildcat* del Sqn 898 regresa a bordo del *Searcher* para finalizar otra victoriosa misión de ataque contra las baterías antiaéreas alemanas en Noruega. (Aeroplane)



Aunque los cazas de *Grumman* llevaban volando mucho tiempo por las espantosas

rutas árticas de los convoyes, hasta entonces no habían encontrado combates definitivos. Todo cambió durante los meses de marzo y abril de 1944. El *Activity* y el *Tracker*, con los Sqns 819 y 846, escoltaban el convoy JW-58 que estuvo sometido a la casi constante presencia del enemigo. Entre el 30 de marzo y el 1 de abril, los *Wildcat* Mk IV reclamaron seis bombarderos, incluyendo tres *Kondor* el día 31; esto elevó el total a diez Fw 200 derribados por los *Martlet* desde septiembre de 1941.



Pocos *Wildcat* llevaron las bandas de la invasión del Día D, dado que la mayoría de los aviones se encontraban en otros lugares: en las patrullas de los convoyes rusos, en los ataques contra la costa de Noruega o en los despliegues del Lejano Oriente o del Mediterráneo. Sin embargo, una unidad que estuvo en lo más duro del combate en Normandía fue el Sqn 846, embarcado en el HMS *Tracker*. Esta unidad operó fundamentalmente en apoyo de los *Avenger*, también del Sqn 846, en ataques contra buques por toda la zona del Canal. Este aparato, un Mk V fabricado por Eastern, lleva la leyenda *That Old Thing* en letras amarillas por encima del ala y se le ve cruzando la costa sur inglesa a finales de junio de 1944. (*Aeroplane*)

Mientras tanto, la Operación *Tungsten* se puso en marcha el 3 de abril cuando seis portaaviones de la Marina Real atacaron el acorazado alemán *Tirpitz* en un fiordo noruego. Los CVE *Pursuer* y *Searcher* aportaron sus *Wildcat* Mk V, pero no se desarrolló ningún tipo de oposición aérea.

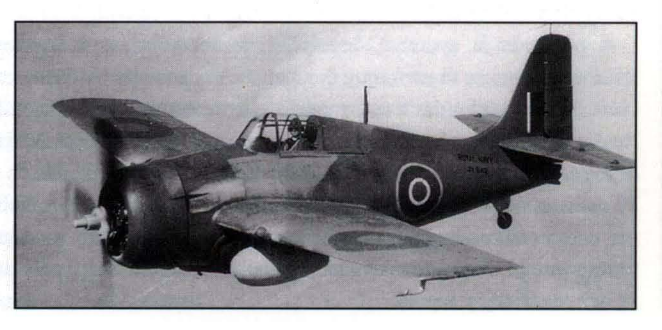
El 819 continuó su camino victorioso el 1 de mayo volando por las regiones del norte. La *Sección amarilla* sorprendió a un Bv 138 que había estado acechando a un *Swordfish* del *Activity* y derribó al intruso 26 minutos después del despegue. El Lt Large y el Sub-Lt Yeo acreditaron la tripulación del *Stringbag* al radiar la posición del enemigo durante la persecución. El 898 y el 896 añadieron tres Bv 138 más en mayo y en junio.

El *Pursuer* y el *Searcher* aparecieron en el sur de Francia en agosto con los Sqns 881 y 882, utilizando el Mk VI y el Mk V respectivamente. La Operación *Anvil-Dragoon* marcó, de esta forma, la primera aparición importante del FM-2 en las unidades británicas, pero los *Grumman* quedaron limitados a misiones de ataque y apoyo terrestre. Durante los siguientes tres meses, más *Wildcat* participaron en operaciones similares en el Mar Egeo, nuevamente sin oportunidades para el combate aire-aire.

La atención se desvió hacia el norte cuando el *Campania* escoltó un convoy de dos buques, el JW-61A. El 3 de noviembre, el Lt Leamon y el Sub-Lt Buxton del Sqn 813 emplearon 370 proyectiles para incendiar un Bv 138, mientras que, diez días después, el Sub-Lt Machin y el Sub-Lt Davies derribaron otro. Después, trabajando en el siguiente convoy JW/RA, el 835 del *Nairana* derribó otro *Blohm und Voss* el 12 de diciembre. A pesar de la escasa visibilidad y de que la luz se extinguía rápidamente, el Sub-Lt Gordon consiguió el derribo con solamente 60 proyectiles por tubo.

El JW- y el RA-64 en febrero de 1945 facilitaron nuevas oportunidades pero con resultados frustrantes para los Sqns 813 y 835. Todavía embarcados en el *Campania* y en el *Nairana* respectivamente, se vieron reforzados con un solitario caza nocturno *Fulmar* en el *Campania*. Los *Wildcat* fueron dirigidos mediante vectores hacia media docena de señales, confirmándose solamente el derribo de dos. El 813 derribó un Ju 88 el 6 de febrero, pero perdió un caza y a su piloto en la acción por causas desconocidas. Tres *Junker* más fueron interceptados el día 10; los *Grumman* dispararon casi 4.000 proyectiles. Sin embargo, la velocidad de los alemanes y su

Uno de los primeros *Wildcat* Mk VI de la FAA es puesto a prueba en Gran Bretaña antes de ser enviado a los escuadrones del frente en el otoño de 1944. Equivalente al FM-2 de la Marina de EE. UU., el *Wildcat VI* fue utilizado fundamentalmente en el Lejano Oriente, aunque el primer escuadrón en reequiparse con este modelo fue el 881, en gran medida una unidad de la Flota en Gran Bretaña desde los primeros días del *Martlet*. (*Phil Jarrett*)



buen aprovechamiento de las nubes limitaron las reclamaciones a uno probable, uno posible y uno dañado. El tirador de primera D. G. Gordon del 835 que, el 12 de diciembre, había demostrado ser muy eficaz volvió a estar en forma el 20 de febrero. Él y el Sub-Lt P. H. Blanco necesitaron únicamente 260 proyectiles del calibre 12,7 mm para destruir un Ju 88 en observación. Mientras tanto, otra sección de la parte opuesta del convoy probablemente derribó otro.

Uno de los últimos combates del *Wildcat* con la Marina Real fue quizá uno de los más curiosos de todos. El 26 de marzo de 1945, el Sqn 882 del *Searcher* escoltaba un ataque de *Avenger* a lo largo de la costa de Noruega en compañía de otros aviones de los portaaviones. Ocho Bf 109G atacaron por debajo de una zona de nubes, consiguiendo la ventaja inicial al dañar un *Wildcat* Mk VI. Sin embargo, el combate a bajo nivel se resolvió a favor de la maniobrabilidad de los *Grumman*, reclamándose cuatro *Messerschmitt* derribados y uno dañado.

Sólo cuatro días antes de que finalizara la guerra en Europa, los *Wildcat* de la FAA realizaron su última misión contra Alemania. Tres CVE (*Queen*, *Searcher* y *Tracker*) organizaron 44 salidas hacia Kilborn, en Noruega, en las que se hundieron dos buques y un submarino alemán. Los daños de la artillería antiaérea contra los *Wildcat* se limitaron a la baja de un caza y de un *Avenger* el 4 de mayo.

El Día de la Victoria, en septiembre de 1945, la FAA disponía de 1.179 aviones en los portaaviones (cinco veces más que seis años antes). De éstos, sólo el Sqn 882 de Cochin utilizaba todavía los *Wildcat*, 24 Mk VI asignados al *Searcher*.

La FAA produjo unos 14 ases, incluyendo los que pasaron a la RAF. Sin embargo, muy pocos consiguieron cinco victorias o más en un único modelo de avión de la FAA. Los 2,5 del Lt C. C. Tomkinson (todos aviones franceses de Vichy derribados al norte de Madagascar en mayo de 1942 mientras el piloto estaba destinado en el Sqn 881) se mantuvo como el mejor resultado del *Martlet / Wildcat*, aunque el Sqn 882 fue la unidad de más éxito con siete derribos. En comparación, aquí están los mejores resultados con otros cazas de la FAA:

Fulmar	Cap. de corbeta S G Orr	806° Sqn	8,50
Sea Hurricane	Cap. de corbeta R A Brabner	801° Sqn	5
Sea Gladiator	Cap. freg. C L Keighly-Peach	Patt. HMS Eagle	3,50
Corsair	Ten. de corbeta D J Sheppard	1836° Sqn	5
Skua	Cap. de corbeta W P Lucy	803° Sqn	3,33
Hellcat	S.Ten. de corbeta E T Wilson	1844° Sqn	4,83
Seafire	S.Ten. de corbeta R Reynolds	894° Sqn	3,50

A pesar de la aparente disparidad de los registros individuales, el *Wildcat/Martlet* se mostró muy competente en las victorias totales reconocidas. Las 67 atribuidas a este modelo sólo fueron superadas en la Marina Real por el *Fulmar*. La diferencia se explica por la excepcional diversidad de los servicios realizados por los 1.082 *Martlet/Wildcat*, volando en más de 30 escuadrones desde 1940 a 1945. Ningún otro caza de la FAA disfrutó de una carrera tan prolongada durante la guerra, ni ningún otro consiguió victorias sobre las cuatro fuerzas aéreas principales del Eje: Alemania, Italia, la Francia de Vichy y Japón.

LA VALORACIÓN DEL *WILDCAT* Y EL RECONOCIMIENTO DE VICTORIAS

Cuando comenzó la Guerra del Pacífico, las fuerzas navales de EE. UU. no tenían un método normalizado para la evaluación y el reconocimiento de victorias aéreas. Sin embargo, el ritmo creciente de los combates aéreos a comienzos de 1942 obligó a que se adoptara dicho método. El resultado fue, por lo general, un formulario reproducido con preguntas normalizadas y espacio para la ampliación de dibujos.

El reconocimiento de las victorias aéreas se valoraba, generalmente, a nivel de unidad, al contrario que los expedientes de las juntas de evaluación de la Fuerza Aérea de EE. UU. El método de la Marina se regía mayormente por el entorno físico en el que operaban las unidades de F4F (desde portaaviones o desde campos de aviación a distancia). Por ello, la mayoría de las reclamaciones de victorias se creían siempre a pie juntillas y se anotaban en el libro de registro de los pilotos.

Como norma general, las fuerzas aéreas occidentales tendían a excederse en las reclamaciones en, al menos, un factor de un tercio. Por ello, de cada tres derribos acreditados se derribaban aproximadamente dos aviones enemigos.

Por muy imprecisas que pudieran ser las reclamaciones de victorias estadounidenses en ocasiones, casi nunca se inflaban tan desaforadamente como las de sus oponentes. La Marina japonesa reclamaba en exceso, de forma continua y en grandes cantidades, hasta el punto de que los historiadores han llegado a la conclusión de que un optimismo institucional impregnaba las unidades de caza de la Marina Imperial Japonesa. Si un piloto de un *Zero* disparaba contra un avión aliado, aparentemente el blanco se consideraba, al menos, como probablemente derribado.

A la larga, las reclamaciones aéreas de los combates aéreos, *el registro*, importaban menos que las repercusiones. Si las bajas del enemigo en aviones derribados o dañados le impedían lanzar otro ataque, eso era lo que importaba más. Durante 1942, raramente se dio una superioridad aérea definitiva en ninguno de los bandos después del Mar del Coral. Pero los resultados obtenidos por los escuadrones de F4F de la Marina y de la Infantería de Marina inclinaron cada vez más la balanza del lado norteamericano. Los resultados para el Imperio de Japón en un radio de acción amplio resultaron ser irrevocables.

El Día de la Victoria, el resultado total del *Wildcat* era de 1.514,5 victorias aéreas reconocidas a las unidades de EE. UU. Se repartían por unidades y tipos de la siguiente forma:

F4F de la Infantería de Marina de EE. UU.	(11 escuadrones)	562 victorias
F4F de la Marina de EE. UU.	(28 escuadrones)	520,5 victorias
FM de la Marina de EE. UU.	(38 escuadrones)	432 victorias

De las 76 unidades de *Wildcat* con victorias reconocidas, las quince mejores fueron:

VMF-121	Islas Salomón	160
VMF-223	Islas Salomón	133,5 (22,5 pilotos destinados provisionalmente)
VF-5	*Saratoga* e Islas Salomón	79
VGF-11/VF-21	Islas Salomón	69
VC-27	*Savo Island*	61,5
VMF-224	Islas Salomón	61,5 (6,5 de pilotos destinados provisionalmente)
VMF-112	Islas Salomón	61
VMF-212	Islas Salomón	57
VF-11	Islas Salomón	55
VF-3	*Lexington, Yorktown*	50,5 (algunos como VF-42)
VGF/VF-26	*Sangamon*, Islas Salomón y *Santee*	46
VF-72	*Hornet* e Islas Salomón	44
VF-10	*Enterprise* e Islas Salomón	43
VMO-251	Islas Salomón	33
VMF-221	Islas Salomón	30

Entre todos los escuadrones de *Wildcat*, el VF-26 fue único ya que empezó como VGF-26 a bordo del *Sangamon* y reclamó cuatro victorias durante la *Operación Torch*. Renombrado como VF-26 y enviado al Pacífico en 1943, este escuadrón registró 11 victorias más mientras tenía base en tierra en las Islas Salomón. Por último, aunque operó como una unidad VC, el VF-26 utilizó los FM-2 a bordo del *Santee* en 1944. En capacidad final, este escuadrón quedó segundo entre todas las unidades de CVE con 31 derribos, fundamentalmente en la campaña de las Islas Filipinas. Ningún otro escuadrón consiguió victorias sobre el Eje pilotando *Wildcat* durante tres años consecutivos.

Valoración del F4F/FM-2

Después de la Batalla de Midway, el Lt Cdr John Thach dijo que "sólo los cazas pueden mantener a flote nuestros portaaviones". La creciente importancia de los cazas en la composición de los grupos aéreos de los portaaviones corrobora la valoración de Thach ya que el número de F4F creció de forma continua. En el periodo de Pearl Harbor, cada unidad de caza de los portaaviones disponía de 18 aviones. En Midway, el número era de 27, un aumento de un 50% en seis meses. Al comienzo de la campaña de Guadalcanal los portaaviones disponían oficialmente de 36 F4F cada uno. Esta tendencia continuaría según avanzaba la guerra cada vez más cerca de Japón. En 1943 la nueva generación de buques tipo *Exeter* embarcaban un asombroso número de 73 *Hellcat* o *Corsair*, incluyendo destacamentos de reconocimiento fotográfico o de caza nocturna.

Al contrario que a los *Hellcat* y los *Corsair*, a los *Wildcat* les faltaban dos características atractivas, según se entendía desde el nivel de mando: el radio de acción y la carga útil. La primera de ellas era especialmente importante en el escenario más amplio de la guerra ya que muchas de las misiones de ataque de la Marina y de la Infantería de Marina se realizaban más allá del radio de acción del F4F. El hecho de que la mayoría de dichas misiones tuvieran éxito fue una prueba de la destreza y la dedicación de las tripulaciones de SBD y TBF sin escolta que, a menudo, se enfrentaron a los cazas del enemigo solas.

Indudablemente, el F4F, y en menor medida el FM, se aprovechaban mejor en funciones de defensa aérea. Volando tanto desde los portaaviones como desde Guadalcanal, los *Wildcat* se usaban de forma muy eficaz para



El FM-2 fue el último *Wildcat* que entró en servicio en las cubiertas de madera de la fuerza de escolta en desarrollo de los portaaviones de la Marina de EE. UU. Como parte de sus apresuradas pruebas de aprobación antes de que este modelo fuera enviado a las unidades del frente, este aparato de la primera fase de fabricación fue puesto a prueba en la unidad de pruebas de la Base Aeronaval de Patuxent River; su pertenencia se detalla en la pequeña inscripción estarcida debajo de la cabina. La barra y la estrella tienen perfil rojo ya que esta fotografía fue tomada en julio de 1943; el número ocho, apresuradamente garabateado en el morro y en el timón, se añadió específicamente por cuestiones de aparcamiento o posicionamiento mientras este FM-2 estuvo en el mar. (*Phil Jarrett*)

disuadir o reducir los efectos de la aviación de ataque japonesa, de los bombarderos de bombardeo en picado y horizontal, así como de los aviones torpederos. Ciertamente, las mejores misiones para los ases eran las que se realizaban contra los bombarderos enemigos, especialmente contra los *Aichi* D3A *Val*. De los ocho ases en un día del F4F, O´Hare, Vejtasa, Wrenn y Swett consiguieron sus victorias contra los bombarderos, al igual que los pilotos del FM Hippe y Funk.

A pesar de las reticencias institucionales de las fuerzas armadas a popularizar individualmente a los pilotos de caza, algunos aviadores llegaron a ser muy conocidos. La Marina produjo 25 ases del F4F/FM y la Infantería de Marina 34, ocho de los cuales murieron durante la guerra. Butch O´Hare quedó como el único piloto del F4F con base en portaaviones que recibió la Medalla de Honor, pero los *marines* con base en Guadalcanal recibieron multitud de condecoraciones. Smith, Galer, Bauer y Foss recibieron todos la Medalla de Honor por sus combates en 1942, mientras que DeBlanc y Swett fueron reconocidos por sus victorias de comienzos de 1943. Junto con la condecoración póstuma posterior a la guerra para el Major Elrod de Wake Island, ocho pilotos del F4F recibieron la más alta condecoración militar de Estados Unidos, más de las que se entregaron a pilotos de ningún otro aparato monomotor utilizado en las fuerzas armadas de EE. UU. durante la guerra.

ARMAMENTO

Se ha dicho que las ametralladoras son el *alma* de un caza. En el *Wildcat* esto se refería a las excelentes M2 Browning del calibre 12,7 mm, posiblemente el mejor armamento de la guerra para los aviones.

La serie F4F-3/3A estaba armada con cuatro ametralladoras de calibre 12,7 mm, cada uno con 450 proyectiles por tubo, lo que hacía un total de 1.800 proyectiles. Sin embargo, con la llegada de los F4F-4 de alas abatibles a finales de 1941, se aplicó la norma de EE. UU. de seis M2. Por extraño que parezca, el armamento *mejorado* fue promovido por la Marina Real que, por entonces, había encargado 220 *Martlet* Mk IV. Entre el mecanismo de abatimiento del ala y las ametralladoras adicionales, la capacidad para la munición se redujo a 240 proyectiles por tubo, 1.440 en total. Para los pilotos de caza, esta diferencia era sustancial: el *Dash Four* era más pesado y lento que el F4F-3, con sólo 18 segundos de tiempo de disparo, apenas la mitad que el viejo *Wildcat*.

Este déficit se resolvió finalmente en el FM-2, que recuperaba el equipo de cuatro ametralladoras que había resultado ser satisfactorio en los combates de comienzos de 1942. Además, se reforzaba la frecuente función de apoyo aéreo directo del FM con esta munición adicional que permitía mantenerse más tiempo en posición antes de quedar sin munición.

Esencialmente, los escuadrones de caza de la Marina de EE. UU. utilizaban dos métodos de alineamiento de sus ametralladoras. Probablemente, la más común era la convergencia de las seis armas en torno a un punto 300 metros por delante del caza. El tamaño del círculo variaba según los escuadrones pero tres mils. 1era ciertamente lo más pequeño que alguien podía

desear usar. En ese caso, tres mils. representaban 90 cm a un alcance de 300 metros para un modelo de 91 cm de diámetro.

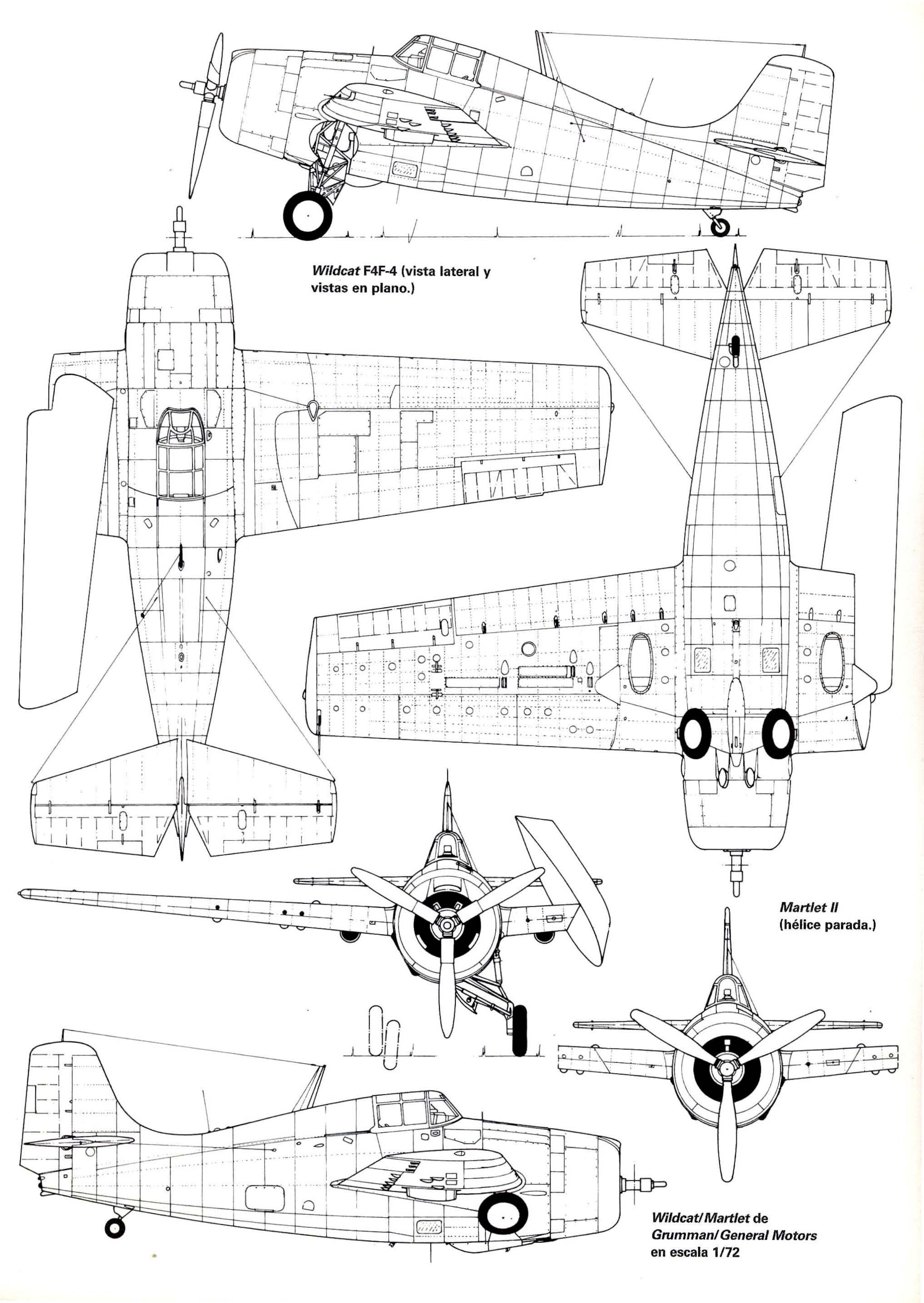
Sin embargo, sólo un experto tirador aéreo podía hacer una buena utilización de una disposición de tres mils. La mayoría de los pilotos no eran tan eficaces y, por consiguiente, se desarrolló una dispersión más amplia mediante el ajuste de cada grupo de ametralladoras a diferentes alcances: 225, 270 y 315 metros para las ametralladoras exteriores, centrales e interiores, respectivamente. Este ajuste del modelo se atribuyó al Lt Cdr Gordon Cady que pilotó el F4F con el VF-11 en Guadalcanal durante 1943. Aunque intrínsecamente menos destructivo que el embudo más estrecho, la mayor dispersión de los proyectiles hacía que hubiera más impactos probables, lo cual, a menudo, tenía un efecto contundente en cualquier caso debido al hecho de que a los aviones japoneses les faltaban tanto el blindaje de la estructura como los depósitos autosellables.

La Aviación de la Flota ponía en práctica en gran medida la técnica estadounidense, lo cual no es sorprendente considerando que utilizaban armamento idéntico. La armonización estándar del Almirantazgo era 225 metros aunque, evidentemente, sin el ánima en forma de superposición que había impulsado la Marina de EE. UU. De igual forma, los *Martlet* utilizaban mayormente las miras ópticas estadounidenses Mk VIII, con el *pipper* central rodeado por anillos de 50 y 100 mil.

Donde existió una diferencia de utilización en la FAA, parece haber sido en la selección de los escuadrones en la secuenciación de la munición. Cuando el Sqn 802 embarcó en el *Audacity* en 1941 sus Mk II estaban cargados con un proyectil perforante cada cuatro macizos. Durante 1943, los *Martlet* Mk IV del Sqn 800 cargaron proyectiles incendiarios en las ametralladoras interiores y exteriores, y proyectiles perforantes en las ametralladoras centrales. Sin embargo, durante este mismo periodo, los Mk II del Sqn 881 utilizaron cinco macizos cada dos proyectiles perforantes. Con la vuelta de los aparatos con cuatro ametralladoras en el Mk V y en el Mk VI, la carga estándar era de proyectiles incendiarios en las ametralladoras interiores y perforantes en las exteriores. Algunos escuadrones utilizaban una combinación de proyectiles perforantes e incendiarios en las mismas cintas para conseguir el mismo objetivo.

Las consideraciones sobre misiones especiales aparecían ocasionalmente en los informes de las acciones. Por ejemplo, a comienzos de 1944, los Mk V del 882 cargaban una ametralladora con proyectiles trazadores y proyectiles perforantes para facilitar la puntería durante el ataque. En el momento de los combates de este escuadrón contra los Bf 109 en marzo de 1945, la composición de la cinta era aproximadamente de 20 proyectiles incendiarios, 20 perforantes, 20 trazadores y 20 macizos. Por el contrario, al parecer, los cazas de la FAA no utilizaban los proyectiles trazadores de forma frecuente.

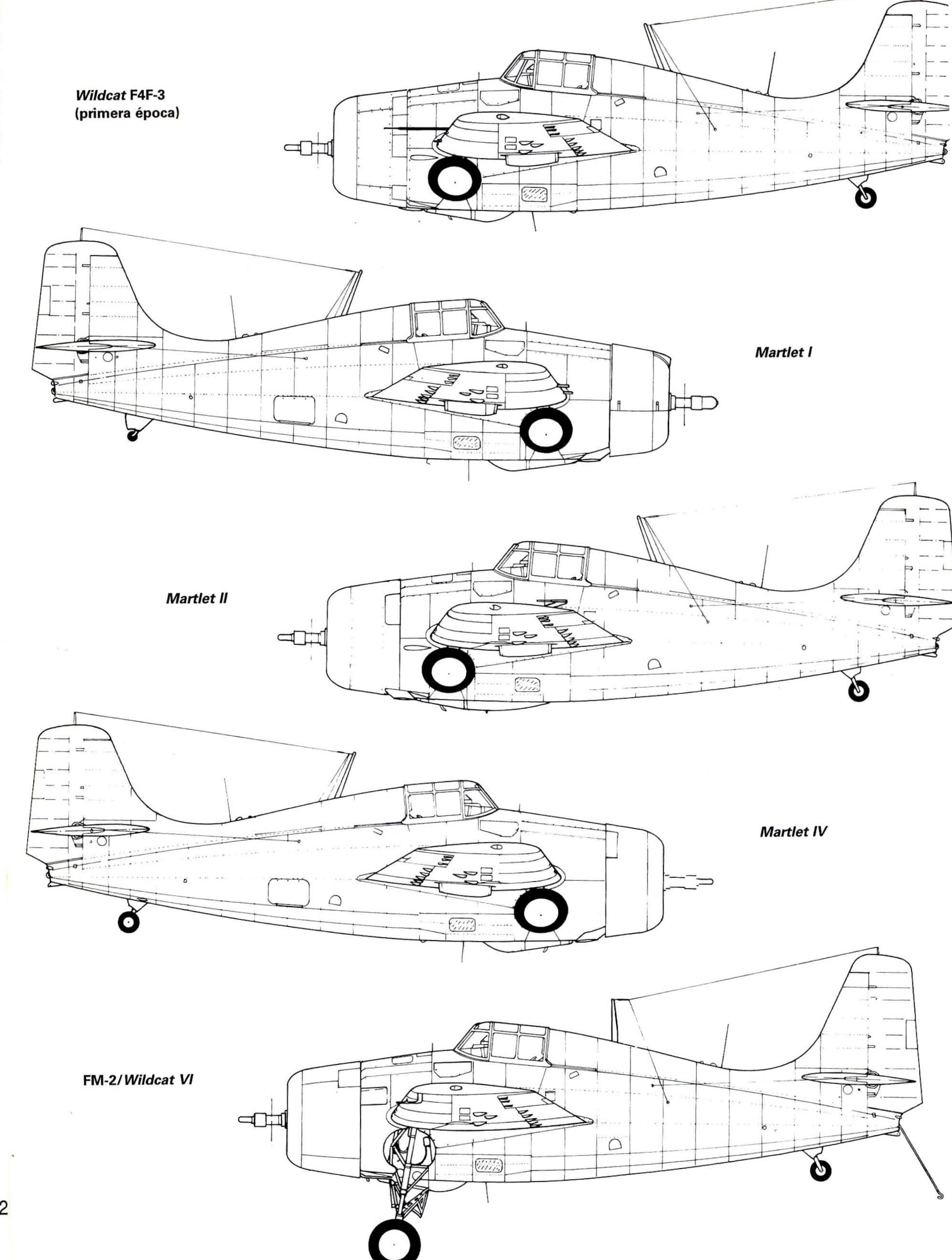
Aparte del combate y el fuego aire-aire, los *Wildcat* rara vez utilizaban armas que no fueran ametralladoras. Sin embargo, tanto el F4F como el FM demostraron su capacidad para lanzar otro tipo de armamento contra los blancos, algunas veces en circunstancias muy difíciles. La extraordinaria actuación del VMF-211 en Wake Island fue posible gracias a pilotos y técnicos de armamento muy trabajadores e innovadores, de forma que se adaptaban las bombas de 45 kg del Ejército de Tierra en los dispositivos portabombas de la Marina. A pesar de la casi nula instrucción en el bombardeo en picado, los aviadores de la Infantería de Marina hundieron un destructor japonés y dañaron un crucero ligero antes de que la guarnición de la isla fuera superada.



Wildcat F4F-4 (vista lateral y vistas en plano.)

Martlet II (hélice parada.)

Wildcat/Martlet de *Grumman/General Motors* en escala 1/72


Wildcat F4F-3
(primera época)
Martlet I
Martlet II
Martlet IV
FM-2/*Wildcat VI*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



El estéticamente poco elegante F4F *Wildcat*, posiblemente el diseño de caza monoplaza más importante con motor de émbolo, consiguió un amplio reconocimiento durante su sangrienta carrera en el frente. Lanzado al combate en el Mar del Coral, en Midway y en Guadalcanal, las diversas unidades de *Wildcat* de la Marina y de la Infantería de Marina se enfrentaron a multitud de cazas y bombarderos y salieron victoriosas. En el frente europeo, la Aviación de la Flota de la Marina Real también utilizó este caza de forma eficaz desde los portaaviones de escolta, protegiendo los convoyes del Atlántico frente a los ataques de la Luftwaffe.



